



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

5 Δεκεμβρίου 2025

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 221

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 104

Εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Φεβρουαρίου 2022 για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520, όσον αφορά την επιβολή τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του άρθρου 3 και 4 του ν. 1338/1983 (Α' 34), όπως το άρθρο 3 αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του ν. 1892/1990 (Α' 101) και το άρθρο 4 αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του ν. 1440/1984 (Α' 70) και τροποποιήθηκε, διαδοχικώς, με τα άρθρα 7 του ν. 1775/1988 (Α' 101), 31 του ν. 2076/1992 (Α' 130), 19 του ν. 2367/1995 (Α' 261), 22 του ν. 2789/2000 (Α' 21), 48 του ν. 3427/2005 (Α' 312), 91 του ν. 3862/2010 (Α' 113), 50 του ν. 4342/2015 (Α' 143) και 20 του ν. 4753/2020 (Α' 227),

β) του άρθρου δεύτερου του ν. 3671/2008 «Κύρωση της Συνθήκης της Λισαβώνας που τροποποιεί τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ορισμένες συναφείς διατάξεις» (Α' 129).

2. Την Υ7/19.3.2025 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Αναπληρωτή Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Κωνσταντίνο Κυρανάκη» (Β' 1365).

3. Την 47542 ΕΞ 2025/19.03.2025 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Γεώργιο Κώτσηρα» (Β' 1327).

4. Την 102928/10.07.2023 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Οικονομικών Αθανάσιο Πετραλιά» (Β' 4441).

5. Την 271/25 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Νικόλαο Ταχιάο» (Β' 4599).

6. Το άρθρο 90 του Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα (π.δ. 63/2005, Α' 98), το οποίο διατηρήθηκε σε ισχύ με την περ. 22 του άρθρου 119 του ν. 4622/2019 (Α' 133), και το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, όπως προκύπτει από τη 72997/30.04.2025 Εισηγητική Έκθεση του Προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

7. Το γεγονός ότι οι διατάξεις του παρόντος δεν αφορούν σε διοικητική διαδικασία, για την οποία υπάρχει υποχρέωση καταχώρισης στο Εθνικό Μητρώο Διοικητικών Διαδικασιών - «Μίτος».

8. Την 142/2025 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ανάπτυξης, του Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και των Υφυπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Φεβρουαρίου 2022 για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520 όσον αφορά την επιβολή τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής.

Άρθρο 2

Πεδίο Εφαρμογής

(παρ. 2 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

Οι διατάξεις του παρόντος διατάγματος ισχύουν για:

α) Τους φόρους επί των οχημάτων, που επιβάλλονται στα βαρέα φορτηγά οχήματα και

β) τα διόδια που επιβάλλονται στα οχήματα.

Άρθρο 3

Ορισμοί

(παρ. 2 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο»: η υποδομή οδικών μεταφορών που αναφέρεται στο τμήμα 3 του κεφαλαίου II του Κανονισμού (ΕΕ) με 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 348), όπως απεικονίζεται σε χάρτες στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού·

β) «κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών»: η υποδομή μεταφορών που προσδιορίζεται σύμφωνα με το κεφάλαιο III του Κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013·

γ) «κόστος κατασκευής»: το κόστος που συνδέεται με την κατασκευή, συμπεριλαμβανομένου, ενδεχομένως, του χρηματοδοτικού κόστους, οποιουδήποτε εκ των παρακάτω:

γα) νέων υποδομών ή νέων βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των σημαντικών δομικών επισκευών,

γβ) υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών δομικών επισκευών, που περατώθηκαν τριάντα (30) το πολύ έτη πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, για τις οποίες λειτουργούσαν ήδη κατά τις 10 Ιουνίου 2008 ρυθμίσεις περί διοδίων, ή που περατώθηκαν τριάντα (30) το πολύ έτη πριν από την καθιέρωση τυχόν νέων ρυθμίσεων περί διοδίων που εισήχθησαν μετά τις 10 Ιουνίου 2008 ή

γγ) υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής που περατώθηκαν πριν από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στην υποπερ. γβ, εφόσον:

i) έχει θεσπιστεί σύστημα διοδίων, το οποίο προβλέπει την ανάκτηση του κόστους αυτού μέσω σύμβασης με φορέα λειτουργίας συστήματος διοδίων ή μέσω άλλων νομικών πράξεων ισοδύναμου αποτελέσματος, που άρχισαν να ισχύουν πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, ή

ii) μπορεί να αποδειχθεί ότι η κατασκευή της συγκεκριμένης υποδομής εξαρτήθηκε από το εάν η υποδομή αυτή θα είχε εκ σχεδιασμού διάρκεια ζωής άνω των τριάντα (30) ετών·

δ) «χρηματοδοτικό κόστος»: ο τόκος για δάνεια και η απόδοση της τυχόν μετοχικής χρηματοδότησης από τους μετόχους·

ε) «σημαντικές δομικές επισκευές»: οι δομικές επισκευές, πλην των επισκευών που δεν παρουσιάζουν πλέον τρέχον όφελος για τους χρήστες της οδού, ιδίως στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εργασίες επισκευής αντικαταστάθηκαν από περαιτέρω επανακατασκευή του οδοστρώματος ή άλλες κατασκευαστικές εργασίες·

στ) «αυτοκινητόδρομος»: οδός σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 5209/2025 (Α' 100), η οποία έχει μελετηθεί και κατασκευαστεί ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και η οποία δεν εξυπηρετεί τις παρόδιες ιδιοκτησίες και πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

στα) διαθέτει, εκτός από ορισμένες θέσεις της ή εκτός από προσωρινές διευθετήσεις, σε αμφότερες τις κατευθύνσεις κυκλοφορίας, χωριστά οδοστρώματα, τα οποία διαχωρίζονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστική νησίδα, που δεν προορίζεται για την κυκλοφορία είτε, κατ'εξαίρεση, με άλλα μέσα,

στβ) δεν διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή, ποδηλατολωρίδα ή λωρίδα για πεζούς, και

στγ) χαρακτηρίζεται συγκεκριμένα ως αυτοκινητόδρομος

ζ) «διόδια»: καθορισμένο ποσό που πρέπει να καταβάλλεται για ένα όχημα βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης των υποδομών από το εν λόγω όχημα και συνίσταται σε ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα τέλη:

ζα) τέλος υποδομής,

ζβ) τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης ή

ζγ) τέλος εξωτερικού κόστους·

η) «τέλος υποδομής»: τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών κατασκευής, συντήρησης, λειτουργίας και επέκτασης της υποδομής που προέκυψαν στην Ελλάδα·

θ) «τέλος εξωτερικού κόστους»: τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών που σχετίζονται με ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

θα) την ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω κυκλοφορίας,

θβ) την ηχορύπανση λόγω κυκλοφορίας ή

θγ) τις εκπομπές CO₂ λόγω κυκλοφορίας·

ι) «κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της βλάβης στην ανθρώπινη υγεία και της ζημίας που προκαλούν στο περιβάλλον οι εκπομπές σωματιδίων και προδρόμων του όζοντος, όπως το NO_x και οι πτητικές οργανικές ουσίες, κατά τη λειτουργία του οχήματος·

ια) «κόστος ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της βλάβης στην ανθρώπινη υγεία και της ζημίας που προκαλεί στο περιβάλλον ο θόρυβος που εκπέμπει το όχημα ή που δημιουργείται από την αλληλεπίδραση του οχήματος και του οδοστρώματος·

ιβ) «κόστος εκπομπών CO₂ λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας που προκαλείται από την έκλυση CO₂ κατά τη λειτουργία του οχήματος·

ιγ) «κυκλοφοριακή συμμόρφωση»: η κατάσταση κατά την οποία ο όγκος κυκλοφορίας προσεγγίζει ή υπερβαίνει την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου·

ιδ) «τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης»: τέλος που επιβάλλεται στα οχήματα με σκοπό την ανάκτηση του κόστους κυκλοφοριακής συμμόρφωσης που προκύπτει και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης·

ιε) «σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής»: τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν από τέλος υποδομής, κατά τη διάρκεια δεδομένης περιόδου, διαιρούμενα διά του αριθμού των οχηματοχιλιομέτρων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που διανύονται στο τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο έχει επιβληθεί το εν λόγω τέλος κατά την εν λόγω περίοδο·

ιστ) «τέλος χρήσης»: το καθορισμένο ποσό, η πληρωμή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης, από ένα όχημα και επί δεδομένο χρονικό διάστημα, των υποδομών που αναφέρονται στο άρθρο 7α παρ. 1 και 2 της Οδηγίας 1999/62/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 3 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2022/362.

ιζ) «όχημα»: όχημα με κινητήρα, με τέσσερις ή περισσότερους τροχούς, ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζεται ή χρησιμοποιείται για την οδική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων·

ιη) «βαρύ επαγγελματικό όχημα»: όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου άνω των 3,5 τόνων·

ιθ) «βαρύ φορτηγό όχημα»: βαρύ επαγγελματικό όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων·

κ) «πούλμαν» και «λεωφορείο»: βαρύ επαγγελματικό όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά περισσότερων από οκτώ επιβατών, επιπλέον του οδηγού·

κα) «ελαφρύ όχημα»: όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·

κβ) «επιβατικό αυτοκίνητο»: ελαφρύ όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά έως οκτώ επιβατών, επιπλέον του οδηγού·

κγ) «όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος»: όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος όπως ορίζεται στο σημείο 7 του άρθρου 3 της Οδηγίας 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 127 της 29.04.2014, σ. 51), όπως ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με το άρθρο 4 της απόφασης οικ.49372/3352/07-07-2017 των Υπουργών Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων (Β' 2726)·

κδ) «μικρό λεωφορείο»: ελαφρύ όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά περισσότερων από οκτώ επιβατών, επιπλέον του οδηγού·

κε) «μηχανοκίνητο τροχόσπιτο»: όχημα με χώρο ενδιαιτήσης, το οποίο περιλαμβάνει καθίσματα και τραπέζι, είτε αυτόνομο χώρο ύπνου είτε θέσεις κοιμώμενων από μετατρέψιμα καθίσματα, εξοπλισμό μαγειρέματος και εξοπλισμό αποθήκευσης·

κστ) «ελαφρύ επαγγελματικό όχημα»: ελαφρύ όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων·

κζ) «ημιφορτηγό»: ελαφρύ όχημα κατά την έννοια του σημείου 4.2 του μέρους Γ του παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 151)·

κη) «εκπομπές CO₂» βάρους επαγγελματικού οχήματος: οι ειδικές εκπομπές CO₂ του οχήματος που προβλέπονται στο σημείο 2.3 του οικείου φακέλου πληροφοριών πελάτη, όπως ορίζεται στο μέρος ΙΙ του παραρτήματος ΙV του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (L 349)·

κθ) «όχημα μηδενικών εκπομπών»:

κθα) «βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών» όπως ορίζεται στο σημείο 11 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 198) ή

κθβ) οποιοδήποτε επιβατικό αυτοκίνητο, μικρό λεωφορείο ή ελαφρύ επαγγελματικό όχημα χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης·

λ) «βαρύ επαγγελματικό όχημα χαμηλών εκπομπών»:

λα) «βαρύ επαγγελματικό όχημα χαμηλών εκπομπών» όπως ορίζεται στο σημείο 12 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 ή

λβ) βαρύ επαγγελματικό όχημα που δεν καλύπτεται από τις περ. α έως δ της παρ. 1 του άρθρου 2 του εν λόγω κανονισμού, με εκπομπές CO₂ χαμηλότερες από το 50% των εκπομπών αναφοράς CO₂ της ομάδας οχημάτων του, και το οποίο δεν είναι όχημα μηδενικών εκπομπών·

λγ) «φορέας μεταφορών»: κάθε επιχείρηση που εκτελεί οδική μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών·

λδ) «όχημα της κατηγορίας εκπομπών «Euro 0», «Euro I», «Euro II», «Euro III», «Euro IV», «Euro V», «EEV», «Euro VI»: βαρύ επαγγελματικό όχημα που τηρεί τα όρια εκπομπών τα οποία εκτίθενται στο παράρτημα 0 της Οδηγίας 1999/62/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με το παράρτημα της Οδηγίας (ΕΕ) 2022/362·

λε) «τύπος βαρέος επαγγελματικού οχήματος»: η κατηγορία στην οποία εντάσσεται βαρύ επαγγελματικό όχημα, ανάλογα με τον αριθμό αξόνων, τις διαστάσεις ή τη μάζα του ή ανάλογα με άλλους παράγοντες κατάταξης οχήματος οι οποίοι αντικατοπτρίζουν τη ζημία των οδών, όπως το σύστημα ταξινόμησης των ζημιών των οδών που εκτίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ της Οδηγίας 1999/62/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 3 του Παραρτήματος της Οδηγίας 2022/362, υπό την προϋπόθεση ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα κατάταξης βασίζεται σε χαρακτηριστικά του οχήματος τα οποία αναφέρονται στα έγγραφα του οχήματος που χρησιμοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη ή είναι εμφανή·

λς) «επιμέρους ομάδα οχημάτων»: «επιμέρους ομάδα οχημάτων» όπως ορίζεται στο σημείο 8 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242·

λζ) «ομάδα οχημάτων»: ομάδα οχημάτων που απαριθμούνται στον πίνακα 1 του παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

λστ) «περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους Υ»: «περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους Υ» όπως ορίζεται στο σημείο 3 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242·

λζ) «πορεία μείωσης των εκπομπών», για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Υ και την επιμέρους ομάδα (sg) οχημάτων, δηλαδή ETY_{sg}: το γινόμενο του συντελεστή μείωσης των ετήσιων εκπομπών CO₂ (R-ETY) επί τις εκπομπές αναφοράς CO₂ (rCO_{2sg}) της επιμέρους ομάδας (sg), δηλαδή ETY_{sg} = R-ETY x rCO_{2sg}· για τα έτη Υ ≤ 2030, ο R-ETY και οι rCO_{2sg} καθορίζονται αμφότερα σύμφωνα με το παράρτημα Ι σημείο 5.1 του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242· για τα έτη Υ > 2030, ο R-ETY είναι 0,70· οι rCO_{2sg} ισχύουν όπως προσαρμόζονται από τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 11 του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 για τις περιόδους υποβολής στοιχείων που αρχίζουν μετά τις αντίστοιχες ημερομηνίες εφαρμογής των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων·

λη) «εκπομπές αναφοράς CO₂ ομάδας οχημάτων»:

ληα) για τα οχήματα που καλύπτονται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, η ποσότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τον τύπο στο σημείο 3 του παραρτήματος Ι του εν λόγω κανονισμού·

ληβ) για τα οχήματα που δεν καλύπτονται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, η μέση τιμή όλων των εκπομπών CO₂ οχημάτων που ανήκουν στην εν λόγω ομάδα οχημάτων, η οποία δηλώνεται σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 173) για την πρώτη περίοδο υποβολής στοιχείων, η οποία θα αρχίζει μετά την ημερομηνία κατά την οποία απαγορεύεται σύμφωνα με το άρθρο 24

του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 η ταξινόμηση, η πώληση ή η θέση σε κυκλοφορία οχημάτων της εν λόγω ομάδας οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 9 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

λθ) «σύμβαση παραχώρησης»: «σύμβαση παραχώρησης έργων» ή «σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών» όπως ορίζονται στο σημείο 1 περ. α ή β του άρθρου 5 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 94), όπως ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με το ν. 4413/2016 (Α' 148).

μ) «διόδια εκ παραχώρησης»: διόδια επιβαλλόμενα από ανάδοχο σύμβασης παραχώρησης σύμφωνα με σύμβαση παραχώρησης.

μα) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών, όπου η τροποποίηση των συντελεστών αναμένεται να αυξήσει τα έσοδα άνω του 10% σε σύγκριση με το προηγούμενο λογιστικό έτος, εξαιρουμένης της επίπτωσης της αύξησης της κυκλοφορίας και μετά τη διόρθωση για τον πληθωρισμό που μετράται με αλλαγές στον πανενωσιακό εναρμονισμένο δείκτη τιμών καταναλωτή (ΕνΔΤΚ) και εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων τροφίμων, όπως δημοσιεύεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Eurostat).

2. Για τους σκοπούς της περ. γ της παρ. 1:

α) σε κάθε περίπτωση, το ποσοστό του κόστους κατασκευής που λαμβάνεται υπόψη δεν υπερβαίνει το ποσοστό της υφιστάμενης εκ σχεδιασμού διάρκειας ζωής των κατασκευαστικών στοιχείων της υποδομής, η οποία υπολείπεται στις 10 Ιουνίου 2008 ή κατά την ημερομηνία εισαγωγής των νέων ρυθμίσεων περί διοδίων, εάν η ημερομηνία αυτή είναι μεταγενέστερη.

β) το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής μπορεί να συμπεριλαμβάνει τυχόν ειδικές δαπάνες υποδομής που αποσκοπούν στη μείωση των οχλήσεων, οι οποίες σχετίζονται με τον θόρυβο, στην καθιέρωση καινοτόμων τεχνολογιών ή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τα ποσά που όντως κατέβαλε ο φορέας λειτουργίας και αντιστοιχούν σε αντικειμενικά περιβαλλοντικά στοιχεία, όπως η προστασία έναντι της μόλυνσης του εδάφους.

3. Με την επιφύλαξη της παρ. 3 του άρθρου 9, με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ανάπτυξης ορίζεται η κατηγοριοποίηση των μηχανοκίνητων τροχόσπιτων είτε ως πούλμαν ή λεωφορείων, είτε ως επιβατικών αυτοκινήτων.

Άρθρο 4

Επιβολή διοδίων

(παρ. 3 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Με την επιφύλαξη της παρ. 1 του άρθρου 18, μπορούν να διατηρούνται ή να εισάγονται διόδια στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο ή σε ορισμένα τμήματα του εν λόγω δικτύου, καθώς και σε οποιαδήποτε άλλα επιπλέον τμήματα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων που δεν είναι τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παρ. 4 έως 10 του παρόντος άρθρου και στα άρθρα 5 έως 16.

2. Τηρουμένης της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), μπορούν να επιβάλλονται διόδια σε άλλες οδούς, υπό την προϋπόθεση ότι η επιβολή τους δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας και δεν προκαλεί στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων. Τα διόδια που επιβάλλονται σε οδούς πέραν αυτών που ανήκουν στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και πέραν των αυτοκινητοδρόμων συμμορφώνονται με τους όρους των παρ. 4 και 5 του παρόντος άρθρου και των παρ. 1, 2 και 5 του άρθρου 6. Η επιβολή διοδίων σε άλλες οδούς γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κατόπιν αξιολόγησης των επιπτώσεων στην κυκλοφορία, το περιβάλλον και την τοπική οικονομία μετά από διενέργεια κυκλοφοριακής μελέτης και μελέτης επιπτώσεων από ανεξάρτητο Επιστημονικό Φορέα ή Ερευνητικό Ίδρυμα.

3. Με την επιφύλαξη άλλων διατάξεων του παρόντος, τα διόδια για διάφορες κατηγορίες οχημάτων, όπως τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τα βαρέα φορτηγά οχήματα, τα πούλμαν και τα λεωφορεία, τα ελαφρά οχήματα, τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, τα μικρά λεωφορεία και τα επιβατικά αυτοκίνητα, μπορούν να εισάγονται ή να διατηρούνται ανεξάρτητα το ένα από το άλλο. Σε περίπτωση επιβολής διοδίων σε επιβατικά αυτοκίνητα, επιβάλλονται τέλη και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

4. Μπορεί να αποφασιστεί η μη εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 8, της παρ. 1 του άρθρου 13 και της παρ. 2 του άρθρου 14 στα διόδια αυτά για τη χρήση γεφυρών, σιράγγων και ορεινών διαβάσεων, εφόσον πληρούνται μία ή και οι δύο από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 8, της παρ. 1 του άρθρου 13 και της παρ. 2 του άρθρου 14 δεν θα ήταν τεχνικά εφικτή για την εισαγωγή αυτής της διαφοροποίησης για το συγκεκριμένο σύστημα διοδίων,

β) η εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 8, της παρ. 1 του άρθρου 13 και της παρ. 2 του άρθρου 14 θα οδηγούσε σε παράκαμψη των πιο ρυπογόνων οχημάτων, με αρνητικές συνέπειες στην οδική ασφάλεια και τη δημόσια υγεία.

Με διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνεται η τήρηση των ως άνω προϋποθέσεων. Εφόσον αποφασιστεί η μη εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 8, της παρ. 1 του άρθρου 13 και της παρ. 2 του άρθρου 14 σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, η απόφαση αυτή γνωστοποιείται από την Αυτοτελή Υπηρεσία Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

5. Τα διόδια δεν εισάγουν, άμεσα ή έμμεσα, διακρίσεις λόγω:

α) της ιθαγένειας του χρήστη του οδικού δικτύου,

β) του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένος ο φορέας μεταφορών,

γ) του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος ή

δ) της προέλευσης ή του προορισμού της μεταφοράς.

6. Στην περίπτωση οδικών υποδομών που καλύπτονται από συμβάσεις παραχώρησης, όπου η σύμβαση

έχει υπογραφεί πριν από τις 24 Μαρτίου 2022 ή οι προσφορές ή απαντήσεις σε προσκλήσεις διαπραγμάτευσης στο πλαίσιο της διαδικασίας με διαπραγμάτευση έχουν παραληφθεί δυνάμει διαδικασίας ανάθεσης δημόσιας σύμβασης πριν από τις 24 Μαρτίου 2022, δεν εφαρμόζονται η παρ. 5 του άρθρου 8, οι παρ. 1 και 2 του άρθρου 10 και τα άρθρα 13 και 14 για τα διόδια στις εν λόγω υποδομές, έως ότου η σύμβαση παραχώρησης ανανεωθεί ή η ρύθμιση περί διοδίων υποστεί ουσιαστική τροποποίηση.

7. Η προηγούμενη παράγραφος ισχύει επίσης για τις μακροπρόθεσμες συμβάσεις οι οποίες συνάπτονται μεταξύ ενός δημόσιου και ενός μη δημόσιου φορέα και οι οποίες έχουν υπογραφεί πριν από τις 24 Μαρτίου 2022 για την εκτέλεση εργασιών και/ή τη διαχείριση άλλων υπηρεσιών εκτός από την εκτέλεση εργασιών που δεν περιλαμβάνουν τη μεταφορά του κινδύνου της ζήτησης.

8. Από τις 25 Μαρτίου 2030 δεν επιβάλλονται τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα στο κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

9. Έως τις 25 Μαρτίου 2027, όσον αφορά τα βαρέα φορτηγά οχήματα, μπορεί, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών έπειτα από γνωμοδότηση της επιτροπής του άρθρου 17, να επιλεγεί η επιβολή διοδίων μόνο σε βαρέα φορτηγά οχήματα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου τουλάχιστον δώδεκα (12) τόνων, εφόσον θεωρείται ότι η επιβολή διοδίων σε βαρέα φορτηγά οχήματα κάτω των δώδεκα (12) τόνων:

α) θα επέφερε σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις επί της ελεύθερης ροής της κυκλοφορίας, του περιβάλλοντος, των επιπέδων θορύβου, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της υγείας ή της οδικής ασφάλειας, λόγω της εκτροπής της κυκλοφορίας,

β) θα επέφερε διοικητικές δαπάνες πάνω από το 15% του πρόσθετου εισοδήματος το οποίο θα προέκυπτε από την εν λόγω επέκταση ή

γ) θα αφορούσε κατηγορία οχημάτων, η οποία δεν προκαλεί άνω του 10% του κόστους της υποκείμενης σε τέλη υποδομής.

Εάν επιλεγεί η επιβολή διοδίων μόνο σε βαρέα φορτηγά οχήματα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου τουλάχιστον 12 τόνων, ενημερώνεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή από την Αυτοτελή Υπηρεσία Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την απόφαση αυτή και για τους λόγους στους οποίους βασίζεται.

10. Σε περίπτωση επιβολής διοδίων σε όλες τις κατηγορίες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, δύναται να ανακτάται διαφορετικό ποσοστό κόστους για κάθε κατηγορία, λαμβάνοντας υπόψη:

α) Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του οχήματος, όπως καθορίζεται από την κατηγορία εκπομπών CO₂ και άλλων ρύπων, σύμφωνα με τις προδιαγραφές Euro.

β) Τη φθορά που προκαλεί το όχημα στις υποδομές, βάσει του μικτού βάρους, του αριθμού αξόνων και της χρήσης του οδικού δικτύου.

γ) Τις κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις που μπορεί να έχει η εφαρμογή διαφορετικών ποσοστών κόστους σε συγκεκριμένες κατηγορίες, όπως πούλμαν και λεωφορεία που εξυπηρετούν δημόσιες ή τουριστικές

ανάγκες. Η επιβολή διαφοροποιημένων ποσοστών γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν αξιολόγησης της αρμόδιας επιτροπής του άρθρου 17. Οι σχετικές αποφάσεις κοινοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή με πλήρη αιτιολόγηση, σύμφωνα με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/362.

Άρθρο 5

Μειώσεις - Απαλλαγές

(παρ. 13 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Μπορεί να προβλέπονται μειωμένα διόδια σε ορισμένα τμήματα του οδικού δικτύου, ιδίως σε αραιοκατοικημένες περιοχές όπου η ένταση της κυκλοφορίας είναι χαμηλή. Τα τμήματα του οδικού δικτύου καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ανάπτυξης προβλέπονται μειωμένα διόδια ή απαλλαγές από την υποχρέωση καταβολής διοδίων για:

α) βαρέα επαγγελματικά οχήματα που εξαιρούνται από την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης συσκευής ελέγχου δυνάμει του Κανονισμού (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 60),

β) τα οχήματα εθνικής ή πολιτικής άμυνας, τα οχήματα των πυροσβεστικών υπηρεσιών και των άλλων υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης, τα ασθενοφόρα καθώς και τα οχήματα των σωμάτων ασφαλείας και τα οχήματα συντήρησης των οδών,

γ) οποιοδήποτε όχημα χρησιμοποιείται από άτομα με αναπηρίες ή ανήκει σε αυτά και έχει χαρακτηριστεί ανάλογα,

δ) οχήματα μηδενικών εκπομπών με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου έως 4,25 τόνων και

ε) βαρέα φορτηγά οχήματα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου άνω των 3,5 τόνων και κάτω των 7,5 τόνων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υλικών, εξοπλισμού ή μηχανημάτων προς χρήση από τον οδηγό κατά τη διάρκεια της εργασίας του οδηγού ή για την παράδοση εμπορευμάτων που παράγονται βιοτεχνικά, εφόσον η μεταφορά δεν πραγματοποιείται για λογαριασμό τρίτων ή για ίδιο λογαριασμό.

3. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρ. 2 και 6 του άρθρου 8, δεν επιτρέπεται να προβλέπονται εκπτώσεις ή μειώσεις για οιονδήποτε χρήστη όσον αφορά τη συνιστώσα «τέλος εξωτερικού κόστους» των διοδίων.

4. Επιτρέπεται να προβλέπονται εκπτώσεις ή μειώσεις του τέλους υποδομής, υπό τις εξής προϋποθέσεις:

α) η προκύπτουσα διάρθρωση τελών είναι αναλογική, δημοσιοποιείται και προσφέρεται σε όλους τους χρήστες επί ίσους όρους και δεν επιφέρει μετακύλιση του πρόσθετου κόστους σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων,

β) οι εν λόγω εκπτώσεις ή μειώσεις αντικατοπτρίζουν την πραγματική εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών από την αντιμετώπιση των τακτικών χρηστών σε σχέση με τους περιστασιακούς χρήστες και

γ) οι μειώσεις δεν υπερβαίνουν το 13% του τέλους υποδομής το οποίο καταβάλλουν ισοδύναμα οχήματα που δεν είναι επιλέξιμα για την έκπτωση ή τη μείωση.

5. Μπορεί να προβλέπονται εκπτώσεις ή μειώσεις του τέλους υποδομής για επιβατικά αυτοκίνητα για συχνούς χρήστες, ιδίως σε περιοχές διάσπαρτης δόμησης και στα περίχωρα των πόλεων. Μείωση εσόδων λόγω χορήγησης έκπτωσης σε συχνούς χρήστες δεν επιβαρύνει λιγότερο συχνούς χρήστες.

6. Με την επιφύλαξη των προϋποθέσεων της περ. β της παρ. 1 του άρθρου 10 και της παρ. 3 του άρθρου 10, το ύψος των διοδίων επιτρέπεται, για μεγάλα έργα του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, οι χάρτες των οποίων προσδιορίζονται στο παράρτημα Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013, να διαφοροποιείται με άλλο τρόπο, προκειμένου να διασφαλίζεται η εμπορική βιωσιμότητα των εν λόγω έργων, όταν αυτά είναι εκτεθειμένα σε άμεσο ανταγωνισμό με άλλους τρόπους μεταφορών. Η επακόλουθη διάρθρωση της χρέωσης είναι γραμμική και αναλογική. Οι λεπτομέρειές της δημοσιοποιούνται και προσφέρονται σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις. Δεν επιφέρει μετακύλιση του πρόσθετου κόστους σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων. Η εξειδίκευση της παρούσας γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν αιτιολογημένης εισήγησης του αρμοδίου τμήματος της Αυτοτελούς Υπηρεσίας Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 6

Είσπραξη διοδίων

(παρ. 14 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Η παρακολούθηση της πληρωμής των διοδίων πραγματοποιείται κατά τρόπο, ώστε η ροή της κυκλοφορίας να παρακωλύεται το λιγότερο δυνατόν και να αποφεύγεται κάθε υποχρεωτικός έλεγχος ή εξακρίβωση στα εσωτερικά σύνορα της Ένωσης. Για τον σκοπό αυτό, η Αυτοτελής Υπηρεσία Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών συνεργάζεται με αντίστοιχους φορείς ή υπηρεσίες των άλλων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να προβλέπονται μέθοδοι που να επιτρέπουν στους χρήστες του οδικού δικτύου να καταβάλλουν διόδια όλο το εικοσιτετράωρο, τουλάχιστον ηλεκτρονικά ή, στα σύνορα ή σε σημαντικά σημεία πωλήσεων, χρησιμοποιώντας τα συνήθη μέσα πληρωμής, εντός και εκτός των κρατών μελών, στα οποία επιβάλλονται τα τέλη αυτά. Δεν υπάρχει υποχρέωση παροχής φυσικών σημείων πληρωμής διοδίων.

2. Οι ρυθμίσεις για την είσπραξη διοδίων δεν θέτουν, από οικονομική ή άλλη άποψη, τους μη τακτικούς χρήστες του οδικού δικτύου σε αδικαιολόγητα μειονεκτική θέση. Συγκεκριμένα, όταν εισπράττονται διόδια αποκλειστικά μέσω συστήματος που απαιτεί τη χρήση συσκευής εγκατεστημένης επί του οχήματος, εξασφαλίζεται ότι οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα να προμηθεύονται κατάλληλες συσκευές, οι οποίες τοποθετούνται επί

του οχήματος και οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαρτίου 2019 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυννοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση, που ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το π.δ. 96/2021 (Α' 225). Για τον σκοπό αυτό, οι φορείς επιβολής τελών μπορούν να συνεργάζονται με τους αναγνωρισμένους παρόχους της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (Ε.Υ.Τ.), σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2020/204, προκειμένου να διασφαλίζεται η τεχνική και διοικητική διαλειτουργικότητα και η δίκαιη πρόσβαση όλων των χρηστών.

3. Όταν ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο φορέας μεταφορών ή ο πάροχος της Ε.Υ.Τ. αδυνατεί να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία για την κατηγορία εκπομπών του οχήματος για τους σκοπούς της παρ. 2 του άρθρου 10, του άρθρου 13 ή του άρθρου 14, δύναται να επιβληθούν διόδια μέχρι το μέγιστο προβλεπόμενο όριο.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα αναγκαία μέτρα, ώστε ο χρήστης του οδικού δικτύου να μπορεί να δηλώσει την κατηγορία εκπομπών του οχήματος τουλάχιστον με ηλεκτρονικά μέσα πριν από τη χρήση της υποδομής. Δύναται να προσφέρονται ηλεκτρονικά και μη ηλεκτρονικά μέσα, ώστε ο χρήστης να μπορεί να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία προκειμένου να επωφεληθεί από μειώσεις διοδίων ή, ενδεχομένως, σε περίπτωση ελέγχου. Δύναται να απαιτείται η παροχή αποδεικτικών στοιχείων που προκύπτουν με ηλεκτρονικά μέσα, πριν από τη χρήση της υποδομής.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορίζονται τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι η προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων μετά τη χρήση της υποδομής γίνεται δεκτή για εξήντα (60) ημέρες μετά τη χρήση της υποδομής, καθώς και για να διασφαλίζεται η επιστροφή τυχόν διαφοράς μεταξύ των διοδίων που επιβλήθηκαν και των διοδίων που αντιστοιχούν στην κατηγορία εκπομπών του συγκεκριμένου οχήματος, η οποία προκύπτει από τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίζονται εντός της ισχύουσας προθεσμίας. Δύναται να προβλεφθεί με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών η ετεροχρονισμένη και μέχρι εξήντα (60) ημέρες μετά τη χρήση της υποδομής δυνατότητα αποστολής των αποδεικτικών στοιχείων σε ειδική ηλεκτρονική εφαρμογή της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης (gov.gr).

4. Σε περίπτωση που επιβάλλονται διόδια σε όχημα, το συνολικό ποσό των διοδίων, το ποσό του τέλους υποδομής, το ποσό του τέλους εξωτερικού κόστους και το ποσό του τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, όπου επιβάλλονται, αναφέρονται σε απόδειξη που χορηγείται στον χρήστη του οδικού δικτύου, κατά το δυνατόν με ηλεκτρονικά μέσα. Οι χρήστες του οδικού δικτύου μπορούν να συμφωνήσουν να μην τους χορηγηθεί απόδειξη.

5. Όταν είναι οικονομικά εφικτό, μπορεί να διενεργείται η επιβολή και είσπραξη του τέλους υποδομής, του τέλους εξωτερικού κόστους και του τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης μέσω ηλεκτρονικού συστήματος

τηλεδιοδίων, το οποίο πληροί τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 3 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 91), η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το π.δ. 96/2021 (Α' 225).

Άρθρο 7

Τέλος υποδομής

(παρ. 5 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Το τέλος υποδομής για βαρέα επαγγελματικά οχήματα βασίζεται στην αρχή της ανάκτησης του κόστους των υποδομών. Το σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής για βαρέα επαγγελματικά οχήματα συναρτάται με το κόστος κατασκευής και το κόστος λειτουργίας, συντήρησης και ανάπτυξης του σχετικού δικτύου υποδομής. Το σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής μπορεί επίσης να περιλαμβάνει απόδοση επί του κεφαλαίου και/ή περιθώριο κέρδους βάσει των συνθηκών της αγοράς.

2. Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη συναρτάται με το δίκτυο ή το τμήμα του δικτύου για το οποίο επιβάλλονται τέλη υποδομής για βαρέα επαγγελματικά οχήματα και με τα οχήματα τα οποία υπόκεινται στα εν λόγω τέλη. Η ανάκτηση μέρους του κόστους επιτρέπεται και καθορίζεται με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ανάπτυξης.

Άρθρο 8

Τέλος εξωτερικού κόστους

(παρ. 6 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Το τέλος εξωτερικού κόστους σχετίζεται με το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας, της ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας, των εκπομπών CO₂ λόγω κυκλοφορίας ή οποιουδήποτε συνδυασμού των ανωτέρω. Όταν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα διαφοροποιείται και καθορίζεται σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις και τις μεθόδους που αναφέρονται στο παράρτημα IIα και συμμορφώνονται με τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στα παραρτήματα IIβ και IIγ. Είναι δυνατή η ανάκτηση μέρους του κόστους. Η ανάκτηση μέρους ή του συνόλου του κόστους επιτρέπεται και καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ανάπτυξης λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη διατήρησης της κοινωνικής αποδοχής του τέλους και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την κυκλοφορία.

2. Μπορεί να εφαρμόζεται εξαίρεση που επιτρέπει την προσαρμογή του τέλους εξωτερικού κόστους για τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, υπό τις εξής σωρευτικές προϋποθέσεις:

α) Το όχημα φέρει επίσημη πιστοποίηση ως ιστορικό, σύμφωνα με τον ν. 4850/2021 (Α' 208) για την καταχώρισή του.

β) Η χρήση του περιορίζεται σε περιστασιακή κυκλοφορία, όπως σε εκδηλώσεις πολιτιστικού ή ιστορικού ενδιαφέροντος.

γ) Η εξαίρεση ή προσαρμογή εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και

Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης, κατόπιν αιτιολογημένης εισήγησης της αρμόδιας αρχής.

3. Για την επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους για ατμοσφαιρική ρύπανση ή ηχορύπανση λαμβάνεται υπόψη το κόστος που συναρτάται με το δίκτυο ή το τμήμα του δικτύου, για το οποίο επιβάλλεται το εν λόγω τέλος και με τα οχήματα τα οποία υπόκεινται στο εν λόγω τέλος.

4. Δεν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους που αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω κυκλοφορίας στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που συμμορφώνονται με τα πλέον αυστηρά πρότυπα εκπομπών Euro.

Το πρώτο εδάφιο παύει να ισχύει τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία κατά την οποία άρχισαν να ισχύουν οι κανόνες που ορίζουν τα εν λόγω πρότυπα.

5. Από τις 25 Μαρτίου 2026 επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους για την ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω κυκλοφορίας στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα στο δίκτυο με διόδια που αναφέρεται στην παρ. 1 του άρθρου 4. Κατά παρέκκλιση, μπορεί να αποφασιστεί η μη επιβολή του τέλους σε συγκεκριμένα τμήματα του δικτύου, εφόσον τεκμηριώνεται ότι:

α) Η επιβολή του τέλους θα προκαλέσει παράκαμψη του δικτύου από πιο ρυπογόνα οχήματα.

β) Η παράκαμψη αυτή θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία ή τη ρύπανση σε περιοχές που δεν καλύπτονται από το δίκτυο με διόδια. Η απόφαση για την εξαίρεση λαμβάνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κατόπιν αξιολόγησης των σχετικών επιπτώσεων μετά από υποβολή μελέτης επιπτώσεων από ανεξάρτητο Επιστημονικό Φορέα ή Ερευνητικό Ίδρυμα.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ανάπτυξης μπορεί να επιβάλλεται το τέλος εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO₂ και για την ατμοσφαιρική ρύπανση ή εφαρμογής εκπτώσεων, που σχετίζονται με τις εν λόγω εκπομπές, όταν τα διόδια εκ παραχωρήσεως δεν διαφοροποιούνται σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 13 για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και σύμφωνα με το άρθρο 14 για τα ελαφρά οχήματα.

Το αποτέλεσμα της εν λόγω προαιρετικής αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένης της αιτιολόγησης του λόγου για τον οποίο δεν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους ή δεν εφαρμόζεται έκπτωση, γνωστοποιείται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή από την Αυτοτελή Υπηρεσία Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

7. Δύνатаι να εφαρμόζονται υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO₂ από τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα IIγ, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό γίνεται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις και περιορίζεται σε τιμές διπλάσιες κατ'άνωτατο όριο των τιμών που καθορίζονται στο παράρτημα IIγ. Σε περίπτωση εφαρμογής της παρούσας παραγράφου εκδίδεται κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών,

Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ανάπτυξης, στην οποία εξειδικεύονται τα κριτήρια επιβολής υψηλότερων τελών εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές και γνωστοποιείται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙα.

8. Όσον αφορά τα λεωφορεία και τα πούλμαν, μπορεί να επιλεγεί η εφαρμογή ίδιων ή χαμηλότερων τιμών από τις προβλεπόμενες για τα βαρέα φορτηγά οχήματα.

9. Το τέλος εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO₂ μπορεί να συνδυαστεί με το τέλος υποδομής που διαφοροποιείται σύμφωνα με το άρθρο 13.

Άρθρο 9

Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης
(παρ. 8 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Δύνатаι, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV, να θεσπίζεται τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης σε οποιοδήποτε τμήμα του οδικού δικτύου επηρεάζεται από κυκλοφοριακή συμφόρηση. Το τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης μπορεί να επιβάλλεται μόνο στα τμήματα εκείνα των οδών που υφίστανται τακτικά κυκλοφοριακή συμφόρηση και μόνο κατά τα χρονικά διαστήματα που παρατηρείται συνήθως η εν λόγω συμφόρηση.

2. Τα τμήματα του οδικού δικτύου, οι χρονικές περίοδοι και ο τρόπος υπολογισμού του τέλους καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, λαμβάνοντας υπόψη αντικειμενικά κριτήρια, όπως ο μέσος χρόνος καθυστέρησης, το μήκος των σειρών αναμονής, καθώς και οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η ίδια απόφαση μπορεί να προβλέπει εξαιρέσεις ή μειώσεις για κοινωνικά ευάλωτες ομάδες και περιοχές.

3. Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης που επιβάλλεται σε οποιοδήποτε τμήμα του οδικού δικτύου εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, σύμφωνα με τους τυποποιημένους συντελεστές ισοδυναμίας που καθορίζονται στο παράρτημα IV. Μπορούν, ωστόσο, να εξαιρούνται, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, από το τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης τα μικρά λεωφορεία, τα λεωφορεία και τα πούλμαν, με σκοπό την προώθηση των συλλογικών μέσων μεταφοράς και την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη και εδαφική συνοχή. Τα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα, ανεξάρτητα από τη μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου, δεν τυγχάνουν μεταχείρισης ως πούλμαν και λεωφορεία για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου.

4. Το τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης ορίζεται σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα IV. Αντανakλά το κόστος που επιβάλλει ένα όχημα σε άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, και έμμεσα στην κοινωνία, και τηρεί τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα V για οποιονδήποτε τύπο οδικού δικτύου. Όταν υπάρχει πρόθεση επιβολής τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης που είναι υψηλότερα από τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα V, ενημερώνεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα IV.

Τα έσοδα από τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης ή το χρηματικό τους ισοδύναμο χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση του προβλήματος της συμφόρησης ή την ανάπτυξη βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας εν γένει. Όταν τα έσοδα αυτά διοχετεύονται στον κρατικό προϋπολογισμό θεωρείται ότι έχει εφαρμοστεί το προηγούμενο εδάφιο, εάν εφαρμόζονται πολιτικές χρηματοδοτικής στήριξης για την αντιμετώπιση του προβλήματος της συμφόρησης ή την ανάπτυξη βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας, οι οποίες έχουν αξία ισοδύναμη με τα έσοδα που προκύπτουν από τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης.

5. Η παρακολούθηση του αντικτύπου των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης και η επανεξέταση του ύψους τους γίνεται από την Επιτροπή του άρθρου 17. Το ύψος των τελών επανεξετάζεται τακτικά, τουλάχιστον κάθε τρία έτη, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν υπερβαίνουν το κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρατηρείται στα τμήματα του οδικού δικτύου που υπόκεινται στο τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Άρθρο 10

Διαφοροποίηση ύψους τέλους υποδομής διοδίων
(παρ. 10 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Το τέλος υποδομής επιτρέπεται να διαφοροποιείται με σκοπό τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, την ελαχιστοποίηση των ζημιών στην υποδομή και τη βέλτιστη δυνατή χρήση της σχετικής υποδομής ή την προώθηση της οδικής ασφάλειας, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η διαφοροποίηση είναι διαφανής, δημοσιοποιείται και διατίθεται επί ίσοις όροις σε όλους τους χρήστες,

β) η διαφοροποίηση εφαρμόζεται ανάλογα με την ώρα της ημέρας, τον τύπο της ημέρας ή την εποχή,

γ) το τέλος υποδομής δεν υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 175% το μέγιστο ύψος του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7,

δ) οι περίοδοι αιχμής κατά τις οποίες επιβάλλονται υψηλότερα τέλη υποδομής με σκοπό τη μείωση της συμφόρησης δεν υπερβαίνουν τις έξι ώρες ημερησίως,

ε) η διαφοροποίηση σχεδιάζεται και εφαρμόζεται με διαφάνεια και χωρίς να επηρεάζονται τα έσοδα σε τμήμα του οδικού δικτύου που παρουσιάζει προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, με την προσφορά μειωμένων διοδίων για τους χρήστες του οδικού δικτύου που ταξιδεύουν κατά τη διάρκεια περιόδων εκτός κυκλοφοριακής αιχμής και την επιβολή αυξημένων διοδίων στους χρήστες του οδικού δικτύου που ταξιδεύουν κατά τις ώρες αιχμής στο ίδιο τμήμα του οδικού δικτύου,

στ) δεν επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης στο σχετικό τμήμα του οδικού δικτύου.

Σε περίπτωση που πρόκειται να καθιερωθεί τέτοια διαφοροποίηση ή να τροποποιηθεί ισχύουσα διαφοροποίηση, η Αυτοτελής Υπηρεσία Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και της παρέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται, προκειμένου αυτή να αξιολογήσει αν πληρούνται οι προϋποθέσεις.

2. Έως ότου εφαρμοστεί η διαφοροποίηση των τελών υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 13, όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, το τέλος υποδομής διαφοροποιείται ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών Euro του οχήματος κατά τρόπο ώστε το τέλος υποδομής να μην υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 100% το ίδιο τέλος για ισοδύναμα οχήματα που ικανοποιούν τα πιο αυστηρά πρότυπα εκπομπών Euro. Η εν λόγω διαφοροποίηση παύει όταν τεθεί σε ισχύ η διαφοροποίηση του άρθρου 13.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο δύναται να αποφασιστεί η μη εφαρμογή της απαίτησης διαφοροποίησης του τέλους υποδομής βάσει Euro, εάν συντρέχει ένα από τα ακόλουθα:

- α) αυτό θα υπονόμει σοβαρά τη συνοχή των συστημάτων επιβολής διοδίων στην Ελληνική επικράτεια,
- β) δεν θα ήταν τεχνικά εφικτή η εισαγωγή αυτής της διαφοροποίησης για το συγκεκριμένο σύστημα διοδίων,
- γ) αυτό θα οδηγούσε σε παράκαμψη των πιο ρυπογόνων οχημάτων με αρνητικές συνέπειες στην οδική ασφάλεια και τη δημόσια υγεία,
- δ) τα διόδια περιλαμβάνουν τέλος εξωτερικού κόστους για την ατμοσφαιρική ρύπανση.

Οποιοσδήποτε τέτοιες παρεκκλίσεις ή απαλλαγές γνωστοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

3. Οι διαφοροποιήσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο δεν σχεδιάζονται έτσι ώστε να αποφέρουν πρόσθετα έσοδα.

Άρθρο 11

Προσαύξηση ύψους τέλους υποδομής διοδίων
(παρ. 10 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Κατόπιν ενημέρωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από την Αυτοτελή Υπηρεσία Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται να προστεθεί προσαύξηση στο τέλος υποδομής που επιβάλλεται σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου, στα οποία σημειώνεται τακτικά κυκλοφοριακή συμφόρηση ή των οποίων η χρήση από οχήματα προκαλεί σημαντικές περιβαλλοντικές ζημιές, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) τα έσοδα από την προσαύξηση επενδύονται στη χρηματοδότηση της ανάπτυξης υπηρεσιών μεταφορών ή της κατασκευής ή συντήρησης της υποδομής μεταφορών του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, οι οποίες συμβάλλουν άμεσα στην ελάφρυνση της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή της περιβαλλοντικής ζημίας και βρίσκονται στον ίδιο διάδρομο μεταφορών με το οδικό τμήμα, στο οποίο επιβάλλεται η προσαύξηση,
- β) η προσαύξηση δεν υπερβαίνει το 15% του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής που υπολογίζεται σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 7 και το άρθρο 12, εκτός αν τα απορρέοντα έσοδα επενδύονται σε διασυνοριακά τμήματα διαδρόμου κεντρικού δικτύου που προσδιορίζεται σύμφωνα με το κεφάλαιο IV του Κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013, οπότε η προσαύξηση δεν μπορεί να υπερβαίνει το 25% του εν λόγω σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής, ή αν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη

εφαρμόζουν προσαύξηση στον ίδιο διάδρομο, οπότε, κατόπιν συμφωνίας όλων των κρατών μελών που αποτελούν μέρος του εν λόγω διαδρόμου και γειτνιάζουν με τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων βρίσκεται το τμήμα του διαδρόμου, στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστεί προσαύξηση, η εν λόγω προσαύξηση μπορεί να υπερβαίνει το 25% αλλά δεν μπορεί να υπερβαίνει το 50% του εν λόγω σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής,

γ) η επιβολή της προσαύξησης δεν αποβαίνει εις βάρος των εμπορικών μεταφορών σε σχέση με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου,

δ) πριν από την επιβολή της προσαύξησης υποβάλλονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή περιγραφή της επακριβούς τοποθεσίας επιβολής της προσαύξησης και έγγραφο, το οποίο αποδεικνύει την ύπαρξη απόφασης για χρηματοδότηση της υποδομής μεταφορών ή των υπηρεσιών μεταφορών που αναφέρονται στην περ. α,

ε) η περίοδος εφαρμογής της προσαύξησης καθορίζεται και περιορίζεται εκ των προτέρων και συνάδει, όσον αφορά τα αναμενόμενα έσοδα, με τα χρηματοοικονομικά σχέδια και την ανάλυση κόστους/οφέλους για τα έργα που συγχρηματοδοτούνται με τα έσοδα από την προσαύξηση.

Με διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνεται η τήρηση των ως άνω προϋποθέσεων.

2. Σε περίπτωση νέου διασυνοριακού έργου, επιτρέπεται να προστεθεί προσαύξηση μόνο εφόσον συμφωνούν όλα τα κράτη μέλη που εμπλέκονται στο εν λόγω έργο.

3. Επιτρέπεται προσαύξηση τέλους υποδομής που διαφοροποιείται σύμφωνα με το άρθρο 10, 13 ή 14.

4. Δεν μπορεί να εφαρμόζεται προσαύξηση σε τμήματα του οδικού δικτύου όπου επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Άρθρο 12

Καθορισμός μέγιστου ύψους τέλους υποδομής διοδίων
(παρ. 9 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2022/362)

1. Το μέγιστο ύψος του τέλους υποδομής υπολογίζεται για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα χρησιμοποιώντας μεθοδολογία, η οποία στηρίζεται στις βασικές αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στο άρθρο 7 και στο παράρτημα II.

2. Όσον αφορά τα διόδια εκ παραχωρήσεως το ανώτατο επίπεδο του τέλους υποδομής για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα είναι ισοδύναμο προς ή κατώτερο από το επίπεδο το οποίο θα προέκυπτε από τη χρησιμοποίηση μεθοδολογίας στηριζόμενης στις βασικές αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στο άρθρο 7 και στο παράρτημα II. Ο υπολογισμός αυτού του ισοδυνάμου γίνεται με βάση περίοδο αναφοράς εύλογης διάρκειας ανάλογα με τη φύση της σύμβασης παραχώρησης.

3. Οι ρυθμίσεις περί διοδίων, οι οποίες είχαν ήδη θεσπισθεί στις 10 Ιουνίου 2008 ή για τις οποίες έχουν ήδη ληφθεί προσφορές ή απαντήσεις σε προσκλήσεις διαπραγμάτευσης δυνάμει της κατόπιν διαπραγματεύσεων διαδικασίας δημόσιων συμβάσεων πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις που

καθορίζονται στις παρ. 1 και 2 εφόσον οι εν λόγω ρυθμίσεις εξακολουθούν να ισχύουν και υπό τον όρο ότι δεν τροποποιούνται ουσιαστικά.

Άρθρο 13

Διαφοροποίηση τελών υποδομής για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα
(παρ. 11 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Τα τέλη υποδομής για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα διαφοροποιούνται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Η εν λόγω διαφοροποίηση εφαρμόζεται στις επιμέρους ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που καλύπτονται από τις περ. α έως δ της παρ. 1 του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, το αργότερο δύο έτη μετά τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO₂ για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 11 του εν λόγω Κανονισμού.

Για τις κατηγορίες εκπομπών CO₂ 1, 4 και 5 που αναφέρονται στην παρ. 2 του παρόντος άρθρου η εν λόγω διαφοροποίηση εφαρμόζεται στις ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που δεν καλύπτονται από τις περ. α έως δ της παρ. 1 του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, το αργότερο δύο έτη μετά τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO₂ στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 7ζα της Οδηγίας 1999/62/ΕΚ, όπως προστέθηκε με την παρ. 11 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2022/362/ΕΕ, για τη σχετική ομάδα. Όταν το σημείο 5.1 του παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 τροποποιηθεί από νομοθετική πράξη της Ένωσης κατά τρόπο ώστε να καλύπτονται οι εκπομπές αναφοράς CO₂ που σχετίζονται με ομάδα βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, οι εν λόγω εκπομπές αναφοράς CO₂ δεν θα καθορίζονται πλέον σύμφωνα με την παρ. 7 του παρόντος άρθρου, αλλά σύμφωνα με το σημείο 5.1 του παραρτήματος Ι του εν λόγω κανονισμού.

Όταν πορείες μείωσης των εκπομπών για ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που δεν καλύπτονται από τις περ. α έως δ της παρ. 1 του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 έχουν οριστεί από νομοθετική πράξη της Ένωσης που τροποποιεί το σημείο 5.1 του παραρτήματος Ι του εν λόγω κανονισμού, οι διαφοροποιήσεις για τις κατηγορίες εκπομπών CO₂ 2 και 3, όπως ορίζονται στην παρ. 2 του παρόντος άρθρου, εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της νέας πορείας μείωσης των εκπομπών.

Με την επιφύλαξη των μειώσεων που προβλέπονται στην παρ. 3, μπορούν να προβλέπονται μειωμένες τιμές για τα τέλη υποδομής ή εξαιρέσεις από την καταβολή τελών υποδομής για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών οποιασδήποτε ομάδας οχημάτων από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025. Από την 1η Ιανουαρίου 2026 οι εν λόγω μειώσεις περιορίζονται στο 75% συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO₂ 1, όπως ορίζεται στην παρ. 2.

2. Με την επιφύλαξη της παρ. 1 καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών

και Περιβάλλοντος και Ενέργειας για κάθε τύπο βαρέος επαγγελματικού οχήματος οι ακόλουθες κατηγορίες εκπομπών CO₂:

α) κατηγορία εκπομπών CO₂ 1 - οχήματα που δεν εμπίπτουν σε καμία από τις κατηγορίες εκπομπών CO₂ που αναφέρονται στις περ. β έως ε,

β) κατηγορία εκπομπών CO₂ 2 - οχήματα της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg που ταξινομούνται για πρώτη φορά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Υ με εκπομπές CO₂ χαμηλότερες από την πορεία μείωσης των εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Υ και την επιμέρους ομάδα οχημάτων sg κατά ποσοστό άνω του 5%, αλλά που δεν ανήκουν σε καμία από τις κατηγορίες εκπομπών CO₂ που αναφέρονται στις περ. γ, δ και ε,

γ) κατηγορία εκπομπών CO₂ 3 - οχήματα της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg που ταξινομούνται για πρώτη φορά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Υ με εκπομπές CO₂ χαμηλότερες από την πορεία μείωσης των εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Υ και την επιμέρους ομάδα οχημάτων sg κατά ποσοστό άνω του 8%, που δεν ανήκουν σε καμία από τις κατηγορίες εκπομπών CO₂ που αναφέρονται στις περ. δ και ε,

δ) κατηγορία εκπομπών CO₂ 4 - βαρέα επαγγελματικά οχήματα χαμηλών εκπομπών,

ε) κατηγορία εκπομπών CO₂ 5 - οχήματα μηδενικών εκπομπών.

Με την ως άνω απόφαση διασφαλίζεται ότι η κατάταξη οχήματος που ανήκει στην κατηγορία εκπομπών CO₂ 2 ή 3 επαναξιολογείται κάθε έξι (6) έτη μετά την ημερομηνία της πρώτης ταξινόμησής του και ότι, κατά περίπτωση, το όχημα ανακατατάσσεται στη σχετική κατηγορία εκπομπών με βάση τα κατώτατα όρια που ισχύουν εκείνη τη στιγμή.

3. Με την επιφύλαξη της παρ. 1, μειωμένα τέλη επιβάλλονται στα οχήματα που εμπίπτουν στις κατηγορίες εκπομπών CO₂ 2, 3, 4 και 5, ως εξής:

α) κατηγορία εκπομπών CO₂ 2 - μείωση 5% έως 15% συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO₂ 1,

β) κατηγορία εκπομπών CO₂ 3 - μείωση 15% έως 30% συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO₂ 1,

γ) κατηγορία εκπομπών CO₂ 4 - μείωση 30% έως 50% συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO₂ 1,

δ) κατηγορία εκπομπών CO₂ 5 - μείωση 50% έως 75% συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO₂ 1.

Όταν το τέλος υποδομής διαφοροποιείται επίσης ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών Euro, οι μειώσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο εφαρμόζονται συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται στα αυστηρότερα πρότυπα εκπομπών Euro.

4. Οι διαφοροποιήσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο δεν σχεδιάζονται έτσι ώστε να αποφέρουν πρόσθετα έσοδα.

5. Κατά παρέκκλιση της παρ. 1 μπορεί να αποφασίζεται η μη εφαρμογή της απαίτησης διαφοροποίησης του τέλους υποδομής σύμφωνα με την παρ. 2, όταν

επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO₂, το οποίο διαφοροποιείται ανάλογα με τις τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO₂ στο παράρτημα IIγ.

6. Σε τμήματα του οδικού δικτύου όπου μπορεί να επαληθευτεί ότι ένα όχημα λειτουργεί χωρίς εκπομπές CO₂, δύναται να εφαρμόζονται μειωμένα τέλη στο εν λόγω όχημα σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών CO₂ 5. Αν γίνει χρήση της εν λόγω δυνατότητας, εφαρμόζονται τα τέλη που ισχύουν για την κατηγορία εκπομπών CO₂ 1 στο εν λόγω όχημα σε άλλα τμήματα του οδικού δικτύου.

7. Για τις ομάδες οχημάτων που δεν καλύπτονται από τις περ. α έως δ της παρ. 1 του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, οι εκπομπές αναφοράς CO₂ προσδιορίζονται με βάση τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

8. Η εφαρμογή της διαφοροποίησης των τελών με βάση τις εκπομπές CO₂ που αναφέρονται στο παρόν άρθρο δεν είναι υποχρεωτική όταν εφαρμόζεται μέτρο τιμολόγησης ανθρακούχων εκπομπών καυσίμων οδικών μεταφορών.

Άρθρο 14

Διαφοροποίηση διοδίων για τα ελαφρά οχήματα (παρ. 11 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ανάπτυξης, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις, ώστε τα διόδια όσον αφορά τα ελαφρά οχήματα να διαφοροποιούνται ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του οχήματος που καθορίζονται από τις τιμές των ειδικών εκπομπών CO₂ συνδυασμένες ή σταθμισμένες συνδυασμένες, οι οποίες καταγράφονται στη θέση 49 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του οχήματος, και από την επίδοση ως προς τις εκπομπές Euro.

Με την επιφύλαξη της παρ. 2 του παρόντος άρθρου, χαμηλότεροι συντελεστές διοδίων επιβάλλονται σε επιβατικά αυτοκίνητα, μικρά λεωφορεία και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που πληρούν αμφότερες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) οι ειδικές εκπομπές CO₂ που παράγουν, οι οποίες καθορίζονται σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 (L 175) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι μηδενικές ή κάτω από τα ακόλουθα επίπεδα:

αα) για την περίοδο 2025-2029, τους στόχους για το σύνολο του στόλου της ΕΕ που ορίζονται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1 του μέρους Α του παραρτήματος Ι και το σημείο 6.1.1 του μέρους Β του παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 (L 111),

αβ) για την περίοδο 2030 και έπειτα, τους στόχους για το σύνολο του στόλου της ΕΕ που ορίζονται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2 του μέρους Α του παραρτήματος Ι και το σημείο 6.1.2 του μέρους Β του παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/631,

β) οι εκπομπές ρύπων που παράγουν και οι οποίες καθορίζονται σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 είναι αυτές που προβλέπονται στον πίνακα του παραρτήματος VI του παρόντος. Μπορεί να εφαρμόζεται η μείωση για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που αναφέρεται

στο παράρτημα VI του παρόντος χωρίς να εφαρμόζονται μειώσεις για τις άλλες κατηγορίες επιδόσεων ως προς τις εκπομπές που αναφέρονται στο εν λόγω παράρτημα.

2. Από την 1η Ιανουαρίου 2026, όπου είναι τεχνικά εφικτό, τα διόδια για ημιφορτηγά και μικρά λεωφορεία διαφοροποιούνται ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του οχήματος, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στο παράρτημα VI. Για τον σκοπό αυτό, οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της παρ. 1 είναι ενδεικτικές.

Όταν επιλέγεται η εφαρμογή διαφορετικών κριτηρίων επίδοσης ως προς τις εκπομπές, ή επίπεδα μείωσης από εκείνα που ορίζονται στην παρ. 1 ή επιλέγεται να συμπεριληφθούν διαφορετικά ή επιπρόσθετα κριτήρια, η Αυτοτελής Υπηρεσία Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αποστέλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενημέρωση και αιτιολόγηση για τις εν λόγω επιλογές, τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την εισαγωγή οποιασδήποτε διαφοροποίησης.

Ωστόσο, μπορεί να επιλεγεί να εφαρμοστούν μειώσεις μόνο σε οχήματα μηδενικών εκπομπών, χωρίς να εφαρμοστεί καμία διαφοροποίηση σε άλλα οχήματα και χωρίς να ενημερωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

3. Με την επιφύλαξη των όρων που προβλέπονται στις παρ. 1 και 2, μπορεί να λαμβάνεται υπόψη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του οχήματος ως αποτέλεσμα της μετατροπής του για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων.

4. Δύνανται να θεσπίζονται έκτακτα μέτρα για την επιβολή τελών σε οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος.

5. Οι διαφοροποιήσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο δεν σχεδιάζονται έτσι ώστε να αποφέρουν πρόσθετα έσοδα.

Άρθρο 15

Νέες ρυθμίσεις διοδίων - Διόδια από παραχώρηση (παρ. 12 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Τουλάχιστον έξι (6) μήνες πριν από την επιβολή νέων ή ουσιαστών τροποποιημένων ρυθμίσεων περί διοδίων με τέλος υποδομής η Αυτοτελής Υπηρεσία Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αποστέλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για γνωμοδότηση επί της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις του άρθρου 12:

α) όσον αφορά ρυθμίσεις περί διοδίων πλην των ρυθμίσεων περί διοδίων εκ παραχωρήσεως:

αα) τις τιμές μονάδας και λοιπές παραμέτρους που χρησιμοποιούν κατά τον υπολογισμό των διάφορων στοιχείων του κόστους υποδομής,

αβ) σαφείς πληροφορίες σχετικά με τα οχήματα που εμπίπτουν στις ρυθμίσεις περί διοδίων, τη γεωγραφική έκταση του δικτύου, ή του τμήματος του δικτύου, που χρησιμοποιούνται για κάθε υπολογισμό του κόστους, καθώς και σχετικά με το ποσοστό του κόστους που επιδιώκουν να ανακτήσουν και

αγ) κατά περίπτωση, σαφείς πληροφορίες σχετικά με τα κύρια χαρακτηριστικά του συστήματος τηλεδιοδίων, συμπεριλαμβανομένης της διαλειτουργικότητας.

β) όσον αφορά ρυθμίσεις περί διοδίων που αφορούν διόδια εκ παραχωρήσεως:

βα) τις συμβάσεις παραχώρησης ή τις σημαντικές μεταβολές των συμβάσεων αυτών και

ββ) τις βασικές πληροφορίες στις οποίες η Αναθέτουσα Αρχή στήριξε την προκήρυξη της σύμβασης παραχώρησης, όπως αναφέρεται στην Οδηγία (ΕΕ) 2014/23, η οποία έχει ενσωματωθεί με τον ν. 4413/2016 (Α' 148). Οι πληροφορίες περιλαμβάνουν το κατ' εκτίμηση κόστος, όπως ορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 7 και προβλέπεται στην παραχώρηση, τον προβλεπόμενο φόρτο κυκλοφορίας ανά τύπο οχήματος, τα σχεδιαζόμενα επίπεδα διοδίων και τη γεωγραφική έκταση του δικτύου που διέπεται από τη σύμβαση παραχώρησης.

2. Όταν διαβιβάζονται πληροφορίες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με την παρ. 1, μπορούν να συμπεριληφθούν πληροφορίες σχετικά με περισσότερες από μία τροποποιήσεις σε μία ρύθμιση περί διοδίων με τέλος υποδομής. Όταν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη ενημερωθεί για μία τροποποίηση, θεωρείται πως έχουν εκπληρωθεί ήδη οι υποχρεώσεις πληροφόρησης της παρ. 1 και η εν λόγω τροποποίηση μπορεί να εφαρμοστεί χωρίς να ενημερωθεί περαιτέρω η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

3. Πριν από την επιβολή νέων ή ουσιαδώς τροποποιημένων ρυθμίσεων περί διοδίων με τέλος εξωτερικού κόστους ή τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης, ενημερώνεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με το οικείο δίκτυο, τα προβλεπόμενα τέλη ανά κατηγορία οχήματος και την προβλεπόμενη κατηγορία εκπομπών και ενημερώνεται, όπου χρειάζεται, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με το σημείο 2 του παραρτήματος IIα ή το σημείο 2 του παραρτήματος IV.

Άρθρο 16

(παρ. 15 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι διατάξεις του παρόντος δεν επηρεάζουν τη δυνατότητα, κατά την καθιέρωση συστήματος διοδίων, να προβλέπεται κατάλληλη αντιστάθμιση.

Άρθρο 17

Επιτροπή Παρακολούθησης συστήματος διοδίων

1. Για την παρακολούθηση του συστήματος διοδίων και την εξασφάλιση της λειτουργίας του κατά τρόπο διαφανή και χωρίς διακρίσεις, συστήνεται Επιτροπή, αποτελούμενη από:

α) τον Προϊστάμενο της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών, ως Πρόεδρο,

β) τον Προϊστάμενο της Ειδικής Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων Κατασκευής Συγκοινωνιακών Έργων με Σύμβαση Παραχώρησης (Ε.Υ.Δ.Ε. Κ.Σ.Ε.Σ.Π.) της Γενικής Γραμματείας Υποδομών,

γ) τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης Συγκοινωνιακών Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης (Δ17) της Γενικής Γραμματείας Υποδομών,

δ) τον Νομικό Σύμβουλο του Κράτους που υπηρετεί στη Γενική Γραμματεία Υποδομών,

ε) Έναν υπάλληλο κατηγορίας ΠΕ, Προϊστάμενο Διεύθυνσης ή Τμήματος του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών,

στ) Έναν υπάλληλο κατηγορίας ΠΕ της Αυτοτελούς Υπηρεσίας Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,

ζ) Έναν εκπρόσωπο της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης και

η) Έναν εκπρόσωπο του φορέα «Ελληνικές Υποδομές και Οδοί με Διόδια» (Hellastron).

2. Η Επιτροπή συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Με την απόφαση αυτή ορίζονται και οι αναπληρωτές του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής και ορίζεται κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετικά με τη διαδικασία και τον τρόπο λειτουργίας για την υλοποίηση του έργου της.

3. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι σχετικές με τα συλλογικά όργανα διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α' 45).

Άρθρο 18

(παρ. 17 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Το παρόν διάταγμα δεν εμποδίζει την εφαρμογή:

α) ειδικών φόρων ή τελών:

αα) που επιβάλλονται στην καταχώριση του οχήματος ή

αβ) που επιβάλλονται σε οχήματα ή φορτία ιδιάζοντος βάρους διαστάσεων,

β) τελών στάθμευσης και ειδικών τελών αστικής κυκλοφορίας,

γ) ρυθμιστικών τελών που προορίζονται ειδικά για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή την καταπολέμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένης της κακής ποιότητας του αέρα, σε τυχόν οδούς ευρισκόμενες σε αστική περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των οδών του διευρωπαϊκού δικτύου που διασχίζουν αστικές περιοχές,

δ) τελών που προορίζονται ειδικά για τη χρηματοδότηση της κατασκευής, της λειτουργίας, της συντήρησης και της ανάπτυξης εγκαταστάσεων, ενσωματωμένων ή τοποθετημένων κατά μήκος ή πάνω από το οδικό δίκτυο, οι οποίες παρέχουν ενέργεια σε οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών εν κινήσει και επιβάλλονται στα οχήματα αυτά.

Τα εν λόγω τέλη και οι ειδικοί φόροι εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις.

2. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η συνολική ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών, τα έσοδα από τη χρέωση της υποδομής και τον καταλογισμό του εξωτερικού κόστους, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται προς όφελος του τομέα μεταφορών, για να βελτιστοποιηθεί το σύστημα μεταφορών στο σύνολό του. Ειδικότερα, τα έσοδα από τα τέλη εξωτερικού κόστους, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να γίνουν πιο βιώσιμες οι μεταφορές, μεταξύ άλλων για ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

- α) την αποτελεσματικότερη τιμολόγηση,
- β) τη μείωση της λόγω της οδικής κυκλοφορίας ρύπανσης στην πηγή,
- γ) τον μετριασμό των επιπτώσεων της λόγω της οδικής κυκλοφορίας ρύπανσης στην πηγή,
- δ) τη βελτίωση των ενεργειακών επιδόσεων των οχημάτων και των επιδόσεων τους όσον αφορά στις εκπομπές CO₂,
- ε) την ανάπτυξη εναλλακτικών υποδομών για τους χρήστες των μεταφορών και/ή τη διεύρυνση της ικανότητας,
- στ) την υποστήριξη του πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών,
- ζ) τη βέλτιστη χρήση των υλικοτεχνικών μέσων,
- η) τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και
- θ) την εξασφάλιση ασφαλών χώρων στάθμευσης.

Άρθρο 19

Σύνταξη και αποστολή έκθεσης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή
(παρ. 21 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

1. Αμέσως μετά τη δημοσίευση του παρόντος και, εν συνεχεία, ανά πενταετία, η Αυτοτελής Υπηρεσία Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της ή στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σε συγκεντρωτική μορφή έκθεση σχετικά με τα διόδια που επιβάλλονται στην ελληνική επικράτεια.

2. Η έκθεση που δημοσιεύεται σύμφωνα με την παρ. 1 περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με:

- α) την εξέλιξη της επιβολής τελών για τη χρήση έργων οδικής υποδομής, δηλαδή των δικτύων και των κατηγοριών οχημάτων που καλύπτονται, συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε εξαίρεσης κατά το άρθρο 4, 5, 8 ή 14,
- β) τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος και τον τύπο του βαρέος επαγγελματικού οχήματος,

γ) τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 10, 13 ή 14,

δ) κατά περίπτωση, τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής ανάλογα με την ώρα της ημέρας, τον τύπο της ημέρας ή την εποχή, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 10,

ε) το τέλος εξωτερικού κόστους που εισπράττεται για κάθε συνδυασμό κλάσης οχημάτων, τύπου οδικού δικτύου και χρονικής περιόδου,

στ) το σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής και τα συνολικά έσοδα από τα τέλη υποδομής,

ζ) το σύνολο των εσόδων από τέλη εξωτερικού κόστους,

η) το σύνολο των εσόδων από τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης ανά κατηγορία οχήματος,

θ) το σύνολο των εσόδων από τις προσαυξήσεις και τα οδικά τμήματα επί των οποίων επιβλήθηκαν,

ι) το σύνολο των εσόδων από διόδια,

ια) τη χρήση των εσόδων που προέκυψαν από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τον τρόπο με τον οποίο η εν λόγω χρήση έδωσε στο ελληνικό κράτος τη δυνατότητα να επιτύχει τους στόχους που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 18 ή, όταν τα έσοδα αυτά διοχετεύονται στον γενικό προϋπολογισμό, πληροφορίες σχετικά με το ύψος των δαπανών που καταλογίζονται για έργα υποδομής οδικών μεταφορών και βιώσιμων μεταφορών και

ιβ) την εξέλιξη του μεριδίου των οχημάτων που ανήκουν στις διάφορες κατηγορίες εκπομπών σε οδούς με διόδια.

Άρθρο 20

Παραρτήματα

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος τα παρακάτω παραρτήματα, τα οποία έχουν ως εξής:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ο ΟΡΙΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

1. Όχημα «EURO 0»

Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) g/kWh	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) g/kWh	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Οχήματα «EURO I»/«EURO II»

	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) g/kWh	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) g/kWh	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx) g/kWh	Μάζα αιωρούμενων σωματιδίων (PT) g/kWh
Όχημα «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾

Όχημα «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15
-----------------	-----	-----	-----	------

⁽¹⁾ Για τους κινητήρες ονομαστικής ισχύος το πολύ 85 kW, στην οριακή τιμή των εκπομπών αιωρούμενων σωματιδίων εφαρμόζεται συντελεστής 1,7.

3. Οχήματα «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«EEV»

Η ειδική μάζα του μονοξειδίου του άνθρακα, των συνολικών υδρογονανθράκων, των οξειδίων του αζώτου και των αιωρούμενων σωματιδίων που προσδιορίζεται με τη δοκιμή ESC και η αδιαφάνεια των καυσαερίων που προσδιορίζεται με τη δοκιμή ERL δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις ακόλουθες τιμές ⁽¹⁾:

	Μάζα μονο- ξειδίου του άνθρακα (CO) g/ kWh	Μάζα υδρο- γονανθρά- κων (HC) g/kWh	Μάζα οξει- δίων του α- ζώτου (NOx) g/kWh	Μάζα αιω- ρουμένων σωματιδίων (PT) g/kWh	Καυσάε- ρια m ⁻¹
Όχημα «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Όχημα «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Όχημα «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Όχημα «EEV»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Ένας κύκλος δοκιμών συνίσταται σε μια ακολουθία σημείων ελέγχου, το καθένα με καθορισμένο αριθμό στροφών και καθορισμένη ροπή, στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνεται ο κινητήρας υπό σταθερές (δοκιμή ESC) ή μεταβατικές συνθήκες λειτουργίας (δοκιμές ETC και ELR).

⁽²⁾ 0,13 για τους κινητήρες των οποίων ο κυβισμός ανά κύλινδρο είναι μικρότερος των 0,7 dm³ και οι ονομαστικές στροφές είναι άνω των 3000 min⁻¹.

Όρια εκπομπών Euro VI

	Οριακές τιμές							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Μάζα PM (mg/kWh)	Αριθμός PM (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Σημείωση:

PI = Επιβαλλόμενη ανάφλεξη.

CI = Ανάφλεξη με συμπίεση.

⁽¹⁾ Το επιτρεπόμενο όριο του στοιχείου NO₂ στην οριακή τιμή των NO_x μπορεί να καθοριστεί σε μεταγενέστερο στάδιο.

4. Μελλοντικές κατηγορίες εκπομπών οχημάτων, όπως ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΥΨΟΣ ΦΟΡΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Ελάχιστο ύψος φόρου (σε ευρώ/έτος)	
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο ⁽¹⁾ στον ή στους κινητήριους άξονες	Άλλα συστήματα ανάρτησης στον ή στους κινητήριους άξονες
2 άξονες			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
3 άξονες			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
4 άξονες			
23	25	144	146
25	27	146	228

⁽¹⁾ Ανάρτηση αναγνωρισμένη ως ισοδύναμη κατά τον ορισμό του παραρτήματος II της Οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, όπως ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με το π.δ. 77/1998 (Α' 71), σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (L 235).

ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΑΡΘΡΩΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΔΙΚΟΙ ΣΥΡΜΟΙ)

Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Ελάχιστο ύψος φόρου (σε ευρώ/έτος)	
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο ⁽¹⁾ στον ή στους κινητήριους άξονες	Άλλα συστήματα ανάρτησης στον ή στους κινητήριους άξονες
2+1 άξονες			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
2+2 άξονες			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2+3 άξονες			
36	38	370	515
38	40	515	700
3+2 άξονες			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929

3+3 άξονες			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Ανάρτηση αναγνωρισμένη ως ισοδύναμη κατά τον ορισμό του παραρτήματος II της Οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, όπως ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με το π.δ. 77/1998 (Α' 71), σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (L 235).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις βασικές αρχές για τον υπολογισμό του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής, ώστε να αντικατοπτρίζεται η παρ. 1 του άρθρου 7. Η υποχρέωση να συνδέονται τα τέλη υποδομών με το κόστος δεν θίγει την ευχέρεια να επιλέγεται, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 7, να μην ανακτάται το κόστος εξολοκλήρου μέσω των εσόδων από τα τέλη υποδομών, ούτε την ευχέρεια, σύμφωνα με το άρθρο 11, να διαφοροποιούνται τα ποσά συγκεκριμένων τελών υποδομών πέραν του μέσου ύψους.

Η εφαρμογή των αρχών αυτών συνάδει πλήρως προς άλλες υφιστάμενες υποχρεώσεις δυνάμει του Ενωσιακού δικαίου, ιδίως όσον αφορά την απαίτηση να συνάπτονται οι συμβάσεις παραχώρησης σύμφωνα με την Οδηγία 2004/18/ΕΚ, όπως ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με το π.δ. 60/2000, και με τις άλλες πράξεις στον τομέα των δημόσιων συμβάσεων.

Όταν το ελληνικό κράτος διαπραγματεύεται με έναν ή περισσότερους τρίτους προκειμένου να συνάψει σύμβαση παραχώρησης για την κατασκευή ή τη λειτουργία τμήματος της υποδομής του ή όταν, ενόψει του σκοπού αυτού, προβαίνει σε παρόμοια ρύθμιση βάσει της εθνικής νομοθεσίας ή συμφωνίας που έχει συνάψει η κυβέρνησή του, η συμμόρφωση προς τις αρχές αυτές κρίνεται με βάση την έκβαση των διαπραγματεύσεων αυτών.

1. Ορισμός του δικτύου και των καλυπτόμενων οχημάτων.

- Σε περίπτωση που δεν εφαρμόζεται ενιαίο σύστημα διοδίων σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου (ΔΕΔ), καθορίζεται επακριβώς το ή τα τμήματα του δικτύου που υπόκεινται σε καθεστώς διοδίων καθώς και το σύστημα που χρησιμοποιείται όσον αφορά την ταξινόμηση οχημάτων για τους σκοπούς της διαφοροποίησης των διοδίων. Καθορίζεται επίσης το εάν θα επεκταθεί το οικείο σύστημα διοδίων ώστε να καλύπτονται και οχήματα κάτω του ορίου των δώδεκα (12) τόνων.
- Εάν επιλεγεί να υιοθετηθούν διαφορετικές πολιτικές ανάκτησης του κόστους για διαφορετικά τμήματα του δικτύου του (όπως επιτρέπεται βάσει της παρ. 2 του άρθρου 7) κάθε σαφώς καθορισμένο τμήμα του δικτύου υπόκειται σε χωριστό υπολογισμό του κόστους. Μπορεί να επιλεγεί να διαχωριστεί το δίκτυο της χώρας σε ορισμένα σαφώς καθορισμένα τμήματα ώστε να θεσπιστούν χωριστές ρυθμίσεις παραχώρησης ή παρόμοιες για κάθε τμήμα.

2. Κόστος υποδομής.

2.1. Επενδυτικό κόστος

- Το επενδυτικό κόστος περιλαμβάνει το κατασκευαστικό κόστος (συμπεριλαμβανομένου του χρηματοδοτικού κόστους) και το κόστος ανάπτυξης της υποδομής συν, ανάλογα με την περίπτωση, την απόδοση του επενδυμένου κεφαλαίου ή το περιθώριο κέρδους. Περιλαμβάνεται επίσης το κόστος απόκτησης γης, προγραμματισμού, σχεδιασμού, εποπτείας των συμβάσεων κατασκευής και διαχείρισης έργου, και των αρχαιολογικών ερευνών και ερευνών εδαφομηχανικής, καθώς και άλλες συναφείς επιπρόσθετες δαπάνες.
- Η ανάκτηση του κατασκευαστικού κόστους βασίζεται είτε στην εκ σχεδιασμού διάρκεια ζωής της υποδομής είτε σε άλλη περίοδο απόσβεσης (η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των είκοσι (20) ετών), αναλόγως του τι κρίνεται σκόπιμο για λόγους χρηματοδότησης μέσω σύμβασης παραχώρησης ή άλλως. Η διάρκεια της περιόδου απόσβεσης μπορεί να αποτελέσει βασική μεταβλητή στις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης, ιδίως εάν είναι επιθυμητό, ως μέρος της σύμβασης, να καθορισθεί ανώτατο όριο για το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων που θα ισχύει.
- Με την επιφύλαξη του υπολογισμού του επενδυτικού κόστους, η ανάκτηση του κόστους μπορεί:
 - να επιμερίζεται ομοιόμορφα στην περίοδο απόσβεσης ή να σταθμίζεται στην αρχή, στο μέσο ή στο τέλος της περιόδου, υπό την προϋπόθεση ότι η στάθμιση διενεργείται με διαφάνεια,
 - να προβλέπει αναπροσαρμογή των διοδίων κατά τη διάρκεια της περιόδου απόσβεσης.
- Όλο το ιστορικό κόστος βασίζεται στα καταβληθέντα ποσά. Το μελλοντικό κόστος βασίζεται στο εύλογο προβλεπόμενο κόστος.
- Οι κρατικές επενδύσεις μπορούν να θεωρούνται ως χρηματοδοτούμενη δανειοληψία. Το επιτόκιο που πρέπει να εφαρμόζεται στο ιστορικό κόστος ισούται προς το επιτόκιο που εφαρμόζεται στην κρατική δανειοληψία κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου.
- Ο επιμερισμός του κόστους στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα πραγματοποιείται βάσει αντικειμενικών και διαφανών κριτηρίων, λαμβάνοντας υπόψη την αναλογία των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κυκλοφορούν στο δίκτυο και το συναφές κόστος. Για τον σκοπό αυτό, τα οχηματοχιλιόμετρα που διανύουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μπορούν να αναπροσαρμόζονται βάσει αντικειμενικών αιτιολογούμενων «συντελεστών ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4 ⁽¹⁾.
- Η πρόβλεψη για την κατ' εκτίμηση απόδοση του κεφαλαίου ή το περιθώριο κέρδους είναι εύλογη, με γνώμονα τις συνθήκες της αγοράς, και μπορεί να διαφοροποιείται για να παρέχονται κίνητρα επιδόσεων στους αναδόχους τρίτους όσον αφορά τις απαιτήσεις ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας. Η απόδοση του κεφαλαίου μπορεί να εκτιμάται βάσει οικονομικών δεικτών, όπως ο IRR (εσωτερικός βαθμός απόδοσης της επένδυσης) ή το WACC (σταθμισμένο μέσο κόστος κεφαλαίου).

⁽¹⁾ Κατά την εφαρμογή των συντελεστών ισοδυναμίας, μπορεί να λαμβάνεται υπόψη η σταδιακή κατασκευή οδών ή προσέγγιση βασιζόμενη σε μεγαλύτερη διάρκεια ζωής.

2.2. Ετήσιο κόστος συντήρησης και κόστος δομικών επισκευών

- Το κόστος περιλαμβάνει τόσο το ετήσιο κόστος συντήρησης του δικτύου όσο και το περιοδικό κόστος επισκευής, ενίσχυσης και τοποθέτησης νέου οδοστρώματος, ώστε να διασφαλίζεται η διατήρηση της επιχειρησιακής λειτουργικότητας του δικτύου διαχρονικά.

- Το κόστος επιμερίζεται μεταξύ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και της υπόλοιπης κυκλοφορίας με βάση την υφιστάμενη και την προβλεπόμενη κατανομή οχηματοχιλιομέτρων και μπορεί να προσαρμόζεται με αντικειμενικώς αιτιολογημένους «συντελεστές ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4.

3. Κόστος λειτουργίας, διαχείρισης και είσπραξης διοδίων.

Το κόστος αυτό περιλαμβάνει όλες τις δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται ο φορέας λειτουργίας της υποδομής οι οποίες δεν καλύπτονται από το τμήμα 2 και οι οποίες αφορούν την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη διαχείριση της υποδομής και του συστήματος διοδίων. Περιλαμβάνει ειδικότερα:

- το κόστος κατασκευής, εγκατάστασης και συντήρησης σταθμών διοδίων και άλλων συστημάτων πληρωμής,
- το τρέχον κόστος λειτουργίας, διαχείρισης και επιβολής της εφαρμογής του συστήματος είσπραξης διοδίων,
- διοικητικά τέλη και επιβαρύνσεις που σχετίζονται με τις συμβάσεις παραχώρησης,
- το κόστος διαχείρισης, το διοικητικό κόστος και το κόστος υπηρεσιών που αφορούν τη λειτουργία της υποδομής.

Το κόστος αυτό μπορεί να περιλαμβάνει απόδοση κεφαλαίου ή περιθώριο κέρδους που να αντικατοπτρίζει το βαθμό του αναλαμβανόμενου κινδύνου.

Το κόστος αυτό κατανέμεται με δίκαιο και διαφανή τρόπο μεταξύ όλων των κλάσεων οχημάτων που υπόκεινται στο σύστημα διοδίων.

4. Μερίδιο της κυκλοφορίας βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, συντελεστές ισοδυναμίας και διορθωτικός μηχανισμός.

- Ο υπολογισμός των διοδίων βασίζεται στο υφιστάμενο ή προβλεπόμενο μερίδιο οχηματοχιλιομέτρων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων αναπροσαρμοσμένων, ενδεχομένως, βάσει συντελεστών ισοδυναμίας, ώστε να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το αυξημένο κόστος κατασκευής και επισκευής της υποδομής για χρήση από βαρέα επαγγελματικά οχήματα.
- Στον κατωτέρω πίνακα εμφανίζεται σύνολο ενδεικτικών συντελεστών ισοδυναμίας. Όταν χρησιμοποιούνται συντελεστές ισοδυναμίας που διαφέρουν από τους συντελεστές του πίνακα, αυτοί πρέπει να βασίζονται σε κριτήρια που μπορούν να δικαιολογηθούν αντικειμενικά και να δημοσιοποιούνται.

Κλάση οχήματος ⁽¹⁾	Συντελεστές ισοδυναμίας		
	Δομική επισκευή ⁽²⁾	Επενδύσεις	Ετήσια συντήρηση
Μεταξύ 3,5 t και 7,5 t, κλάση 0	1	1	1
> 7,5 t, κλάση I	1,96	1	1
> 7,5 t, κλάση II	3,47	1	1
> 7,5 t, κλάση III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Βλ. παράρτημα III για τον καθορισμό της κλάσης οχημάτων.

⁽²⁾ Οι κλάσεις των οχημάτων αντιστοιχούν σε φορτία ανά άξονα 5,5, 6,5, 7,5 και 8,5 τόνων, αντιστοίχως.

- Τα συστήματα διοδίων που βασίζονται σε πρόβλεψη των επιπέδων κυκλοφορίας προβλέπουν

διορθωτικό μηχανισμό για την περιοδική αναπροσαρμογή των διοδίων, προκειμένου να διορθώνονται τυχόν προς τα πάνω ή προς τα κάτω αποκλίσεις στην ανάκτηση του κόστους, λόγω σφαλμάτων στις προβλέψεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IIα

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, για τον υπολογισμό του μέγιστου τέλους εξωτερικού κόστους.

1. Καλυπτόμενα τμήματα του οδικού δικτύου

Προσδιορίζεται επακριβώς το τμήμα ή τα τμήματα του οδικού δικτύου τους που αποτελούν αντικείμενο τέλους εξωτερικού κόστους.

Όταν υπάρχει πρόθεση επιβολής τέλους εξωτερικού κόστους μόνο σε τμήμα ή τμήματα του οδικού δικτύου που αποτελούνται από το μερίδιο της χώρας στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και τους αυτοκινητόδρομους της χώρας, το τμήμα ή τα τμήματα επιλέγονται μετά από αξιολόγηση με την οποία διαπιστώνεται ότι η επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους σε άλλα τμήματα του οδικού δικτύου που αποτελούνται από το μερίδιο της χώρας στο διευρωπαϊκό δίκτυο και τους αυτοκινητόδρομους της χώρας ίσως να έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, τη δημόσια υγεία ή την οδική ασφάλεια. Η αξιολόγηση και γνωμοδότηση γίνεται από την επιτροπή του άρθρου 17 και το τμήμα ή τα τμήματα καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, έπειτα από εισήγηση της Αυτοτελούς Υπηρεσίας Οδικών Τελών – Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Από τις 25 Μαρτίου 2026, όταν υπάρχει πρόθεση μη επιβολής τέλους εξωτερικού κόστους για την ατμοσφαιρική ρύπανση σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου με διόδια, επιλέγονται επίσης τα συγκεκριμένα αυτά τμήματα με βάση την εν λόγω αξιολόγηση.

2. Καλυπτόμενα οχήματα, οδικά δίκτυα και χρονικά διαστήματα

Όταν υπάρχει πρόθεση επιβολής υψηλότερων τελών εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που προσδιορίζονται στο παράρτημα IIβ ή IIγ, κοινοποιείται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ο καθορισμός της κατάταξης των οχημάτων βάσει της οποίας διαφοροποιείται το τέλος εξωτερικού κόστους. Κατά περίπτωση, κοινοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή οι τοποθεσίες του οδικού δικτύου που υπόκεινται σε υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους [«προαστιακά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων)»] και του οδικού δικτύου που υπόκεινται σε χαμηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους [«υπεραστικά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων)»].

Όπου απαιτείται, κοινοποιούνται επίσης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή οι επακριβείς χρονικές περίοδοι που αντιστοιχούν στις νυκτερινές περιόδους κατά τη διάρκεια των οποίων είναι δυνατόν να επιβληθεί υψηλότερο τέλος εξωτερικού κόστους λόγω ηχορύπανσης που να αντικατοπτρίζει μεγαλύτερη ηχητική όχληση.

Η κατηγοριοποίηση των οδικών δικτύων σε προαστιακά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων) και σε υπεραστικά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων) και ο καθορισμός των χρονικών περιόδων στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που σχετίζονται με το επίπεδο έκθεσης του οδικού δικτύου και του γύρω χώρου σε ρύπανση, όπως: η πυκνότητα του

πληθυσμού, η ετήσια μέση ατμοσφαιρική ρύπανση (ιδίως για PM_{10} και NO_2) και ο αριθμός ημερών (για PM_{10}) και ωρών (NO_2) κατά τις οποίες σημειώθηκε υπέρβαση των οριακών τιμών που θεσπίζει η Οδηγία 2008/50/ΕΚ, όπως ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με την απόφαση Η.Π.14122/549/Ε.103/24.03.2011 των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής αλλαγής και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης (Β' 488). Τα κριτήρια περιλαμβάνονται στην κοινοποίηση.

3. Ύψος του τέλους

Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που υπάρχει πρόθεση να επιβληθούν υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που προσδιορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙβ ή ΙΙΙγ.

Για κάθε κλάση οχημάτων, τύπο οδικού δικτύου και χρονική περίοδο, ανάλογα με την περίπτωση καθορίζεται ενιαίο συγκεκριμένο ποσό. Η προκύπτουσα διάρθρωση της χρέωσης είναι διαφανής, δημοσιοποιείται και διατίθεται επί ίσοις όροις σε όλους τους χρήστες. Η δημοσίευση θα πρέπει να γίνεται εγκαίρως πριν από την εφαρμογή. Δημοσιοποιούνται όλες οι παράμετροι, τα δεδομένα και λοιπές πληροφορίες που απαιτούνται για την κατανόηση του τρόπου υπολογισμού των διαφόρων στοιχείων εξωτερικού κόστους.

Για τον καθορισμό των τελών χρησιμοποιείται η αρχή της αποτελεσματικής τιμολόγησης, που σημαίνει καθορισμός τιμής πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του οχήματος που χρεώνεται.

Το τέλος καθορίζεται αφού ληφθεί υπόψη ο κίνδυνος παράκαμψης της κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την έλλειψη δυσμενών επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια, το περιβάλλον και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, και εξετασθούν λύσεις για τον μετριασμό των επιπτώσεων των εν λόγω κινδύνων.

Παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα του καθεστώτος επιβολής τελών όσον αφορά τη μείωση της ζημίας που προκαλούν στο περιβάλλον οι οδικές μεταφορές. Προσαρμόζεται ανά διετία, κατά περίπτωση, η διάρθρωση χρέωσης και το συγκεκριμένο ύψος του τέλους που έχει καθοριστεί για δεδομένη κλάση οχημάτων, τύπο οδικού δικτύου και χρονική περίοδο, βάσει των αλλαγών της προσφοράς και της ζήτησης για μεταφορές.

4. Στοιχεία εξωτερικού κόστους

4.1. Κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας

Όταν υπάρχει πρόθεση να επιβληθούν υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙβ, υπολογίζεται το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας που χρεώνεται εφαρμόζοντας τον ακόλουθο μαθηματικό τύπο:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

όπου:

PCV_{ij} = το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης οχήματος κλάσης i σε οδικό δίκτυο τύπου j (ευρώ/οχηματοχιλιόμετρο)

EF_{ik} = συντελεστής εκπομπών του ρύπου k και του οχήματος κλάσης i (γραμμάρια/οχηματοχιλιόμετρο)

PC_{jk} = κόστος του ρύπου k για οδικό δίκτυο τύπου j (ευρώ/γραμμάρια)

Οι συντελεστές εκπομπών είναι οι ίδιοι με εκείνους που χρησιμοποιούνται για να καταρτίζονται οι εθνικές απογραφές εκπομπών που προβλέπονται από την Οδηγία (ΕΕ) 2016/2284 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾ (για τις οποίες απαιτείται να χρησιμοποιηθεί ο Οδηγός απογραφής εκπομπών ΕΜΕΡ/ΕΕΑ ατμοσφαιρικών ρύπων⁽²⁾). Το κόστος των ρύπων υπολογίζεται με τη χρήση

επιστημονικά αποδεδειγμένων μεθόδων.

⁽¹⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/2284 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων, την τροποποίηση της Οδηγίας 2003/35/ΕΚ και την κατάργηση της Οδηγίας 2001/81/ΕΚ (L 344). Ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με την απόφαση με αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΝΕΠ/67467/3577/05.10.2018 των Υπουργών Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων (Β' 4740).

⁽²⁾ Μεθοδολογία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος: Οδηγός απογραφής εκπομπών ΕΜΕΡ/ΕΕΑ ατμοσφαιρικών ρύπων του 2019 - Τεχνικές κατευθυντήριες γραμμές για τη σύνταξη εθνικών απογραφών εκπομπών (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).

Επιτρέπεται να εφαρμόζονται επιστημονικώς αποδεδειγμένες εναλλακτικές μέθοδοι για τον υπολογισμό του κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, χρησιμοποιώντας δεδομένα από μετρήσεις ατμοσφαιρικών ρύπων και την τοπική αξία του κόστους των ατμοσφαιρικών ρύπων.

4.2. Κόστος ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας

Όταν υπάρχει πρόθεση να επιβληθούν υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙβ, υπολογίζεται το κόστος της ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας που χρεώνεται εφαρμόζοντας τους ακόλουθους μαθηματικούς τύπους:

$$NCV_j \text{ (ημερησίως)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (ημέρα)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (νύχτα)} = b \times NCV_j$$

όπου:

- NCV_j = το κόστος θορύβου βαρέος φορτηγού οχήματος σε οδικό δίκτυο τύπου j (ευρώ/οχηματοχιλιόμετρο)
- NC_{jk} = κόστος θορύβου ανά εκτεθειμένο άτομο σε οδικό δίκτυο τύπου j σε επίπεδο θορύβου k (ευρώ/άτομο)
- POP_k = πληθυσμός που εκτίθεται σε ημερήσια στάθμη θορύβου k ανά χιλιόμετρο (άτομο/χιλιόμετρο)
- $WADT$ = σταθμισμένη μέση ημερήσια κυκλοφορία (ισοδύναμο επιβατικών αυτοκινήτων)
- a και b = συντελεστές στάθμισης που καθορίζονται με τρόπο ώστε το προκύπτον σταθμισμένο μέσο τέλος λόγω θορύβου ανά οχηματοχιλιόμετρο να αντιστοιχεί στο NCV_j (ημερησίως).

Η ηχορύπανση λόγω κυκλοφορίας αφορά τον αντίκτυπο του θορύβου στην υγεία των πολιτών που βρίσκονται κοντά στον δρόμο.

Ο πληθυσμός που εκτίθεται σε στάθμη θορύβου k λαμβάνεται από τους στρατηγικούς χάρτες θορύβου που καταρτίζονται βάσει του άρθρου 7 της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ ή άλλη ισοδύναμη πηγή δεδομένων.

Το κόστος ανά πρόσωπο που εκτίθεται σε στάθμη θορύβου k υπολογίζεται από το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, από την ανεξάρτητη αρχή, με τη χρήση επιστημονικώς αποδεδειγμένων μεθόδων.

Η σταθμισμένη μέση ημερήσια κυκλοφορία προϋποθέτει συντελεστή ισοδυναμίας «e» ανάμεσα σε βαρέα φορτηγά οχήματα και επιβατικά αυτοκίνητα όπως προκύπτει ανάλογα με τις στάθμες εκπομπής θορύβου του μέσου αυτοκινήτου και του μέσου βαρέος φορτηγού οχήματος και λαμβανομένου υπόψη του Κανονισμού (ΕΕ) 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (L 189). Ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με την απόφαση με αριθμ. 13586/724/28.03.2006 των Υπουργών Οικονομίας και

Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 384).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με την ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων και την αντικατάσταση των σιγαστήρων τους, την τροποποίηση της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ και την κατάργηση της Οδηγίας 70/157/ΕΟΚ (L 158).

Επιτρέπεται να ορίζονται διαφοροποιημένα τέλη θορύβου για να ανταμείβεται η χρήση λιγότερο θορυβωδών οχημάτων, εφόσον δεν προκαλούνται με αυτό τον τρόπο διακρίσεις εις βάρος αλλοδαπών οχημάτων.

4.3. Κόστος εκπομπών CO₂ λόγω κυκλοφορίας

Όταν υπάρχει πρόθεση να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO₂ υψηλότερο από τις τιμές αναφοράς του παραρτήματος IIγ, υπολογίζεται το κόστος που χρεώνεται με βάση επιστημονικά στοιχεία χρησιμοποιώντας την προσέγγιση αποφυγής του κόστους, λαμβάνοντας υπόψη και εξηγώντας, ιδίως, τις ακόλουθες πτυχές:

- α) την επιλογή του επιπέδου-στόχου εκπομπών,
- β) την εκτίμηση των επιλογών μετριασμού,
- γ) την εκτίμηση του βασικού σεναρίου,
- δ) την αποφυγή κινδύνου και απωλειών,
- ε) τη στάθμιση παραγόντων κοινωνικής δικαιοσύνης.

Τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την επιβολή σχετικού τέλους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO₂, η Αυτοτελής Υπηρεσία Οδικών Τελών – Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΒ

ΤΙΜΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους, συμπεριλαμβανομένου του κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου.

Πίνακας 1

Τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους για τα βαρέα φορτηγά οχήματα

Κλάση οχήματος	ευρωλεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	Προαστιακές ⁽¹⁾	Υπεραστικές ⁽²⁾
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου μικρότερη των 12 τόνων ή διαξονικό	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5

	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία Euro VI, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών	2,0	0,3
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου μεταξύ 12 και 18 τόνων ή τριαξονικό	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία Euro VI, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών	2,3	0,3
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου μεταξύ 18 και 32 τόνων ή τετραξονικό	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία Euro VI, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών	2,5	0,3
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου άνω των 32 τόνων ή με 5 ή περισσότερους άξονες	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία Euro VI, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών	2,8	0,3

⁽¹⁾ «Προαστιακές» είναι οι περιοχές με πυκνότητα πληθυσμού μεταξύ 150 και 900 κατοίκων/km² (διάμεση πυκνότητα πληθυσμού 300 κάτοικοι/km²).

⁽²⁾ «Υπεραστικές» είναι οι περιοχές με πυκνότητα πληθυσμού κάτω των 150 κατοίκων/km².

Οι τιμές του πίνακα 1 είναι δυνατόν να πολλαπλασιαστούν επί συντελεστή έως 2 σε ορεινές περιοχές και γύρω από οικισμούς, εφόσον αυτό δικαιολογείται από τη χαμηλότερη διασπορά, την κλίση του οδοστρώματος, το υψόμετρο ή τις αναστροφές θερμοκρασίας. Εάν υπάρχουν επιστημονικά στοιχεία για υψηλότερο συντελεστή για τις ορεινές ή τις οικιστικές περιοχές, η τιμή αναφοράς μπορεί να αυξηθεί βάσει λεπτομερούς αιτιολόγησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IIγ

ΤΙΜΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΓΙΑ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO₂

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος των εκπομπών CO₂.

Πίνακας 1

Τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO₂ για βαρέα φορτηγά οχήματα

Κλάση οχήματος		ευρωλεπτά/ οχηματοχιλιόμετρο	Υπεραστικό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά ε- πιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου μικρότερη των 12 τόνων ή δια- ξονικό	Κατηγορία εκπο- μπών CO ₂ 1	Euro 0	4,5
		Euro I	4,0
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	
		Euro V	
		Euro VI	
	Κατηγορία εκπομπών CO ₂ 2		3,8
	Κατηγορία εκπομπών CO ₂ 3		3,6
	Όχημα χαμηλών εκπομπών		2,0
	Όχημα μηδενικών εκπομπών		0
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά ε- πιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου μεταξύ 12 και 18 τόνων ή τρια- ξονικό	Κατηγορία εκπο- μπών CO ₂ 1	Euro 0	6,0
		Euro I	5,2
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	5,0
		Euro V	
		Euro VI	
	Κατηγορία εκπομπών CO ₂ 2		4,8

	Κατηγορία εκπομπών CO ₂ 3		4,5
	Όχημα χαμηλών εκπομπών		2,5
	Όχημα μηδενικών εκπομπών		0
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου μεταξύ 18 και 32 τόνων ή τετραξονικό	Κατηγορία εκπομπών CO ₂ 1	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV Euro V Euro VI	6,7
	Κατηγορία εκπομπών CO ₂ 2		6,4
	Κατηγορία εκπομπών CO ₂ 3		6,0
	Όχημα χαμηλών εκπομπών		3,4
	Όχημα μηδενικών εκπομπών		0
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου άνω των 32 τόνων ή με 5 ή περισσότερους άξονες	Κατηγορία εκπομπών CO ₂ 1	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV Euro V Euro VI	8,0
	Κατηγορία εκπομπών CO ₂ 2		7,6
	Κατηγορία εκπομπών CO ₂ 3		7,2
	Όχημα χαμηλών εκπομπών		4,0
	Όχημα μηδενικών εκπομπών		0

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΛΑΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Οι κλάσεις οχημάτων καθορίζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Τα οχήματα κατατάσσονται στις υποκατηγορίες 0, I, II και III ανάλογα με τη ζημία που προκαλούν στο οδόστρωμα, κατ' αύξουσα τάξη μεγέθους (επομένως, η κλάση III είναι εκείνη που προκαλεί τις περισσότερες ζημιές στις οδικές υποδομές). Οι ζημιές αυξάνονται εκθετικά με την αύξηση του φορτίου ανά άξονα.

Όλα τα οχήματα με κινητήρα και οι συνδυασμοί οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος κάτω

των 7,5 τόνων υπάγονται στην κλάση 0.

Οχήματα με κινητήρα

Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα στους κινητήριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο ⁽¹⁾		Άλλα συστήματα ανάρτησης στους κινητήριους άξονες		Κλάση ζημιών
Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Τουλάχιστον	Μικρότερο των	
Διαξονικά				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Τριαξονικά				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
Τετραξονικά				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
	27	29		II
	29	31		
	31	32		
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες σύμφωνα με τον ορισμό του παραρτήματος II της Οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά

οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (L 235), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την Οδηγία 2002/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 67) και ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με το π.δ. 223/2004 (Α' 209).

Συνδυασμοί οχημάτων (αρθρωτά οχήματα και οδικοί συρμοί)

Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα στους κινητήριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο		Άλλα συστήματα ανάρτησης στους κινητήριους άξονες		Κλάση ζημιών
Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Τουλάχιστον	Μικρότερο των	
2 + 1 άξονες				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 άξονες				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38			
2 + 3 άξονες				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III

2 + 4 άξονες				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
3 + 1 άξονες				
30	32	30	32	II
32	35			
		32	35	III
3 + 2 άξονες				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 άξονες				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 άξονες				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Τουλάχιστον 8 άξονες				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επιβολή τέλους κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.

1. Καλυπτόμενα τμήματα του δικτύου που υπόκεινται σε τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης, οχήματα και χρονικά διαστήματα

Μετά από γνωμοδότηση της επιτροπής του άρθρου 17 και εισήγηση της Αυτοτελούς Υπηρεσίας Οδικών Τελών – Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται με κοινή απόφαση Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας με ακρίβεια:

- α) το τμήμα ή τα τμήματα του δικτύου της χώρας που αποτελούνται από το μερίδιό της στο διευρωπαϊκό δίκτυο και τους αυτοκινητόδρομους της χώρας που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 4, τα οποία υπόκεινται σε τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης σύμφωνα με τις παρ. 1 και 3 του άρθρου 9,
- β) την κατηγοριοποίηση τμημάτων του δικτύου που υπόκεινται στο τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης ως «μητροπολιτικών» και «μη μητροπολιτικών». Χρησιμοποιούνται τα κριτήρια που καθορίζονται στον πίνακα 1 με σκοπό την κατηγοριοποίηση κάθε τμήματος οδού.

Πίνακας 1

Κριτήρια για την κατηγοριοποίηση των οδών του δικτύου του στοιχείου α) ως «μητροπολιτικών» και μη μητροπολιτικών

Κατηγορία οδού	Κριτήριο κατηγοριοποίησης
«μητροπολιτικές»	Τμήματα του δικτύου που διέρχονται από οικισμούς με πληθυσμό 250.000 κατοίκων ή περισσότερων
«μη μητροπολιτικές»	Τμήματα του δικτύου που δεν εμπίπτουν στην κατηγορία των «μητροπολιτικών»

- γ) τα χρονικά διαστήματα στα οποία ισχύει το τέλος, για κάθε επιμέρους τμήμα. Στις περιπτώσεις που ισχύουν διαφορετικά επίπεδα τελών κατά τη διάρκεια της περιόδου επιβολής τελών, καθορίζεται σαφώς η αρχή και η λήξη κάθε περιόδου κατά την οποία επιβάλλεται ορισμένο τέλος.

Χρησιμοποιούνται οι συντελεστές ισοδυναμίας που καθορίζονται στον πίνακα 2 με σκοπό τον προσδιορισμό της αναλογίας μεταξύ των επιπέδων των τελών για διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων:

Πίνακας 2

Συντελεστές Ισοδυναμίας για τον προσδιορισμό της αναλογίας μεταξύ των επιπέδων των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης για διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων

Κατηγορία οχήματος	Συντελεστής ισοδυναμίας
Ελαφρά οχήματα	1
Δύσκαμπτα βαρέα φορτηγά οχήματα	1,9
Πούλμαν και λεωφορεία	2,5
Αρθρωτά βαρέα φορτηγά οχήματα	2,9

2. Ύψος του τέλους

Με την ως άνω απόφαση, καθορίζεται για κάθε κατηγορία οχήματος, τμήμα οδού και χρονικό διάστημα, ενιαίο συγκεκριμένο ποσό, σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος 1 του παρόντος παραρτήματος, λαμβανομένης υπόψη της αντίστοιχης τιμής αναφοράς που καθορίζεται στον πίνακα του παραρτήματος

V. Η επακόλουθη διάρθρωση της χρέωσης είναι διαφανής, δημοσιοποιείται και διατίθεται επί ίσοις όροις σε όλους τους χρήστες.

Πριν την επιβολή τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, δημοσιεύονται εγκαίρως όλα τα ακόλουθα:

α) όλες οι παράμετροι, τα δεδομένα και λοιπές πληροφορίες που απαιτούνται για την κατανόηση του τρόπου θέσπισης της κατηγοριοποίησης οδών και οχημάτων και καθορισμού περιόδων επιβολής του τέλους,

β) η ολοκληρωμένη περιγραφή των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης που επιβάλλονται σε κάθε κατηγορία οχήματος σε κάθε τμήμα οδού και για κάθε χρονικό διάστημα.

Η Αυτοτελής Υπηρεσία Οδικών Τελών – Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών θέτει στη διάθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όλες τις πληροφορίες που δημοσιεύονται δυνάμει των στοιχείων (α) και (β).

Το τέλος καθορίζεται μόνο αφού ληφθεί υπόψη ο κίνδυνος εκτροπής της κυκλοφορίας σε συνδυασμό με τυχόν δυσμενείς επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, το περιβάλλον και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, και εξετασθούν λύσεις για τον μετριασμό των εν λόγω κινδύνων.

Όταν υπάρχει πρόθεση επιβολής υψηλότερων τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης σε σχέση με τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στον πίνακα του παραρτήματος V, κοινοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα ακόλουθα:

- i) η θέση των οδών που υπόκεινται σε τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης,
- ii) η κατηγοριοποίηση των οδών ως «μητροπολιτικών» και «μη μητροπολιτικών», όπως ορίζεται στο στοιχείο (β) του τμήματος 1,
- iii) τα χρονικά διαστήματα κατά τα οποία επιβάλλεται το τέλος, όπως ορίζεται στο στοιχείο (γ) του τμήματος 1,
- iv) κάθε μερική ή πλήρη απαλλαγή που ισχύει για τα μικρά λεωφορεία, λεωφορεία και πούλμαν.

3. Παρακολούθηση

Η επιτροπή του άρθρου 17 παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα του καθεστώτος επιβολής τελών όσον αφορά τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και γνωμοδοτεί προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σχετικά. Η Αυτοτελής Υπηρεσία Οδικών Τελών – Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών εισηγείται κάθε τρία (3) έτη, κατά περίπτωση, την προσαρμογή της ως άνω απόφασης στη διάρθρωση επιβολής του τέλους, το χρονικό διάστημα ή τα χρονικά διαστήματα επιβολής του τέλους και το συγκεκριμένο ύψος του τέλους που έχει καθοριστεί για δεδομένη κατηγορία οχήματος, τύπο οδικού δικτύου και χρονικό διάστημα, βάσει των αλλαγών της προσφοράς και της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΤΙΜΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις τιμές αναφοράς του τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Οι τιμές αναφοράς που προβλέπονται στον παρακάτω πίνακα εφαρμόζονται στα ελαφρά οχήματα. Το τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης για άλλες κατηγορίες οχημάτων καθορίζεται με πολλαπλασιασμό του τέλους που επιβάλλεται στα ελαφρά οχήματα με τους συντελεστές ισοδυναμίας που καθορίζονται στον πίνακα του παραρτήματος IV.

Πίνακας

Τιμές αναφοράς τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης για ελαφρά οχήματα

ευρωλεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	«Μητροπολιτικές»	«Μη μητροπολιτικές»
Αυτοκινητόδρομοι	25,9	23,7
Κύριες οδοί	61,0	41,5

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΕΠΙΔΟΣΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει την επίδοση ως προς τις εκπομπές ρύπων βάσει της οποίας διαφοροποιούνται τα διόδια σύμφωνα με την περ. β της παρ. 1 του άρθρου 14.

Πίνακας

Κριτήρια επίδοσης ως προς τις εκπομπές ρύπων για ελαφρά οχήματα

Διόδια	5-15% κάτω από το υψηλότερο τέλος	15-25% κάτω από το υψηλότερο τέλος	25-35% κάτω από το υψηλότερο τέλος	Έως 75% κάτω από το υψηλότερο τέλος
Επίδοση ως προς τις εκπομπές	Euro-6d-temp-x ^(#)	Euro-6d-x ^(#)	Δηλωμένες μέγιστες τιμές RDE για τις εκπομπές ρύπων ^(##) <80 % των εφαρμοστέων ορίων εκπομπών	Οχήματα μηδενικών εκπομπών

^(#) όπου το x μπορεί να είναι κενό ή ένα από τα ακόλουθα (EVAP, EVAP-ISC, ISC ή ISC-FCM)

^(##) τόσο για τα NOx όσο και για τα PN όπως αναφέρονται στο σημείο 48.2 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, στο προσάρτημα του παραρτήματος VIII του εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2020/683 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (L 163).

Άρθρο 21
Αναπροσαρμογή τιμών
(παρ. 21 άρθρου 1 Οδηγίας 2022/362)

Τα ποσά σε λεπτά του ευρώ που ορίζονται στους πίνακες των παραρτημάτων ΙΙβ και ΙΙγ προσαρμόζονται ανά διετία προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές στον πανενωσιακό εναρμονισμένο δείκτη τιμών καταναλωτή (ΕνΔΤΚ), εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων τροφίμων, όπως δημοσιεύεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Eurostat). Η πρώτη προσαρμογή πραγματοποιείται αμέσως μετά τη δημοσίευση του παρόντος.

Τα ποσά ενημερώνονται αυτομάτως, με την προσαρμογή του βασικού ποσού σε ευρώ ή σε λεπτά κατά το

ποσοστό μεταβολής του εν λόγω δείκτη. Τα ποσά που προκύπτουν στρογγυλοποιούνται στο πλησιέστερο δέκατο του λεπτού όσον αφορά στα παραρτήματα ΙΙβ και ΙΙγ.

Άρθρο 22
Τροποποίηση της Οδηγίας 1999/37/ΕΚ
(άρθρο 2 Οδηγίας 2022/362)

Το παράρτημα ΙΙ της Α-33824/2683/30-04-2004 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 1514), όπως έχει τροποποιηθεί με την Α-7788/633/11-04-2014 κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 990), τροποποιείται ως εξής:

A/A	ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	A	Αριθμός κυκλοφορίας
2	B	Ημερομηνία έκδοσης της πρώτης άδειας κυκλοφορίας του οχήματος
	C	Ονομαστικά στοιχεία:
	C.1	Κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας
3	C.1.1	Επώνυμο ή επωνυμία επιχείρησης
4	C.1.2	Μικρό όνομα ή ονόματα ή αρχικά (κατά περίπτωση)
5	C.1.3	Διεύθυνση στο κράτος μέλος που εκδίδει την άδεια κυκλοφορίας κατά τη στιγμή της έκδοσης του εγγράφου
6	C.4	Μνεία του γεγονότος ότι ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας: I) Είναι κύριος του οχήματος II) Δεν είναι κύριος του οχήματος III) Δεν πιστοποιείται από την άδεια κυκλοφορίας ως ο κύριος του οχήματος
	D	Όχημα:
7	D.1	Μάρκα
8	D.2	- Τύπος - Παραλλαγές (εφόσον υπάρχουν) - Έκδοση (εφόσον υπάρχει)
9	D.3	Εμπορική (-ες) ονομασία (-ες)
10	E	Αριθμός αναγνώρισης οχήματος
	F	Μάζα:
11	F.1	Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα φορτωμένου οχήματος (εκτός μοτοσικλετών)
12	F.2	Μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτωμένου οχήματος εν κυκλοφορία στο κράτος μέλος που έχει εκδώσει την άδεια κυκλοφορίας
13	F.3	Μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτωμένου συνδυασμού εν λειτουργία στο κράτος μέλος που έχει εκδώσει την άδεια κυκλοφορίας
14	G	Μάζα του οχήματος εν κυκλοφορία με το αμάξωμα και με το σύστημα ζεύξης στην περίπτωση ρυμουλκού οχήματος, κατηγορίας πλην της M1
15	H	Διάρκεια ισχύος της άδειας (όπου προβλέπεται)
16	I	Ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας στην οποία αναφέρεται η παρούσα άδεια
17	J	Κατηγορία του οχήματος
18	K	Αριθμός έγκρισης τύπου (όπου προβλέπεται)
19	L	Αριθμός αξόνων

20	M	Μεταξόνιο (σε mm)
	O	Μέγιστη τεχνικά επιτρεπτή ρυμουλκούμενη μάζα:
21	O.1	Με συστήματα πέδησης (Kg)
22	O.2	Χωρίς συστήματα πέδησης (Kg)
	P	Κινητήρας:
23	P.1	Κυλινδρισμός του κινητήρα (σε cm ³)
24	P.2	Μέγιστη καθαρή ισχύς (KW) (όπου προβλέπεται)
25	P.3	Τύπος καύσιμου ή πηγή ενέργειας του κινητήρα
26	P.4	Στροφές κινητήρα της P.2 (min – 1)
27	P.5	Αριθμός αναγνώρισης του κινητήρα
28	Q	Λόγος ισχύς/ βάρους (KW/kg) (μόνο για μοτοσικλέτες)
29	R	Χρώμα του οχήματος
	S	Αριθμός θέσεων:
30	S.1	Αριθμός θέσεων για καθημένους, του οδηγού συμπεριλαμβανομένου
31	S.2	Αριθμός θέσεων για όρθιους (όπου προβλέπεται)
32	T	Μέγιστη ταχύτητα (km/h) (μόνο για L)
	U	Στάθμη θορύβου:
33	U.1	Εν στάσει [σε >dB(A)]
34	U.2	Στροφές κινητήρα (min–1)
35	U.3	Εν κινήσει (όταν περνά) [dB(A)]
	V	Καυσαέρια:
36	V.6	Διορθωμένος συντελεστής απορρόφησης προκειμένου για Diesel (m–1)
37	V.7	CO ₂ (σε g/km) ή ειδικές εκπομπές CO ₂ όταν αναφέρονται στη θέση 49.5 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης ΕΚ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ορίζεται στο προσάρτημα του παραρτήματος VIII του εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (L 163) ή στη θέση 49.5 του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης οχήματος που ορίζεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού
38	V.9	Ένδειξη περιβαλλοντικής κατηγορίας έγκρισης ΕΚ: αναγραφή της έκδοσης της εφαρμοστέας δυνάμει της Οδηγίας 70/220/ΕΟΚ ή της Οδηγίας 88/77/ΕΟΚ
39	V.10	Κατηγορία εκπομπών CO ₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που καθορίζεται κατά την πρώτη ταξινόμηση, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 του παρόντος
40	W	Χωρητικότητα δεξαμενής (–ών) καυσίμου (lt) (εκτός M1 και L)
A/A	ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΟΣ	
41	1	Όνομα πατρός
42	2	Ποσοστό συνιδιοκτησίας
43	3	Αριθμός Φορολογικού Μητρώου
44	4	Ημερομηνία πρώτης άδειας στην Ελλάδα
45	5	Κωδικός εργοστασίου
46	6	Κωδικός τύπου
47	7	Είδος οχήματος
48	8	Χρήση
49	9	Κωδικός καυσίμου
50	10	Φορολογήσιμη Ισχύς
51	11	Κωδικός χρώματος
52	12	Οδηγία πέδησης

53	13	Σχήμα αμάξης
54	14	Οπίσθιος πρόβολος (σε mm) (εκτός L και M1 IX)
55	15	Τύπος αμάξης
56	16	Τροχοί (Αριθμός)
57	17	Ελαστικά (εκτός L και M1 IX)
58	18	ΦΠΡ/ΦΠρ (kg)
59	19	Ωφέλιμη μάζα (kg) (εκτός L και M1 IX)
60	20	Ωφέλιμη μάζα συρμού (kg)
61	21	Μάζα συρμού εν κυκλοφορία (kg)
62	22	Προηγούμενος αριθμός κυκλοφορίας στην Ελλάδα
63	23	Έδρα
64	24	Ειδικός αριθμός δικαιώματος
65	25	Διαστάσεις αμάξης (mm)
66	26	Αριθμός Βιβλιαρίου Μεταβολών
67	27	Ολικές διαστάσεις συρμού (mm)
68	28	Είδος αμάξης

Άρθρο 23

Τροποποίηση της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/520

(άρθρο 3 Οδηγίας 2022/362)

Στο παράρτημα Ι του π.δ. 96/2021 (Α' 225), στο τμήμα «Παρασχεθέντα στοιχεία δεδομένων μετά από αυτόματη αναζήτηση κατά το άρθρο 22 παράγραφος 1», στο μέρος Ι «Δεδομένα σχετικά με οχήματα», ο πίνακας αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Μέρος Ι. Δεδομένα σχετικά με οχήματα

Αντικείμενο	Υ/Π ⁽¹⁾	Παρατηρήσεις
Αριθμός κυκλοφορίας	Υ	
Αριθμός πλαισίου/Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN)	Υ	
Κράτος μέλος ταξινόμησης	Υ	
Μάρκα	Υ	(D.1 ⁽²⁾) π.χ. Ford, Opel, Renault
Εμπορικός τύπος του οχήματος	Υ	(D.3) π.χ. Focus, Astra, Megane
Κωδικός κατηγορίας ΕΕ	Υ	(J) π.χ. μοτοποδήλατα, μοτοσικλέτες, αυτοκίνητα
Κατηγορία εκπομπών Euro	Υ	π.χ. Euro 4, Euro 6
Κατηγορία εκπομπών CO ₂	Π	ισχύει για βαρέα επαγγελματικά οχήματα
Ημερομηνία νέας κατάταξης	Π	ισχύει για βαρέα επαγγελματικά οχήματα
CO ₂ σε g/tkm	Π	ισχύει για βαρέα επαγγελματικά οχήματα
Μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου του οχήματος	Υ	

(1) Υ = υποχρεωτικό όταν διατίθεται στο εθνικό μητρώο, Π = προαιρετικό.

(2) Εναρμονισμένος ενωσιακός κωδικός, βλέπε Οδηγία 1999/37/ΕΚ, όπως ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με την Α-33824/2683/30.09.2004 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 1514)».

Άρθρο 24

Καταργούμενες Διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, κάθε αντίθετη διάταξη κανονιστικής πράξης, που εκδόθηκε κατ'εφαρμογή της Οδηγίας 1999/62/ΕΚ ή των Οδηγιών που την τροποποίησαν, παύει να ισχύει κατά το μέρος που ρυθμίζει διαφορετικά τα προβλεπόμενα στο παρόν. Ειδικότερα, καταργούνται ή τροποποιούνται αναλόγως, κατά το μέρος που αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος:

α) Η Δ17γ/06/238/ΦΝ 447.α/29.10.2013 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Β' 2778), με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 12, 14 και 16, όπως ισχύουν.

β) Κάθε άλλη υπουργική απόφαση που ρυθμίζει την επιβολή, κοστολόγηση, είσπραξη ή διαφοροποίηση διοδίων ή τελών χρήσης κατά τρόπο ασύμβατο με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/362.

Άρθρο 25

Έναρξη Ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από την 24η Μαρτίου 2024.

Στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 5 Δεκεμβρίου 2025

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΝ. ΤΑΣΟΥΛΑΣ

Οι Υπουργοί

Εθνικής Οικονομίας
και Οικονομικών

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ

Υφυπουργός
Εθνικής Οικονομίας
και Οικονομικών

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΗΡΑΣ

Αναπληρωτής Υπουργός
Υποδομών και Μεταφορών

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ**

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

**ΣΤΑΥΡΟΣ Ν.
ΠΑΠΑΣΤΑΥΡΟΥ**

Υφυπουργός
Εθνικής Οικονομίας
και Οικονομικών

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΛΙΑΣ

Υποδομών
και Μεταφορών

ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ

Υφυπουργός Υποδομών
και Μεταφορών

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ

Ανάπτυξης

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ**